COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

TROISIÈME SESSION — DOUZIÈME LÉGISLATURE

4-5 GEORGE V, 1914

VOL. CXVI

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE VINGT-NEUVIÈME JOUR D'AVRIL JUSQU'AU DIX-NEUVIÈME JOUR DE MAI, INCLUSIVEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1914

CANADA

Débats des Communes

COMPTE RENDU OFFICIEL

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 29 avril 1914.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 168), modifiant le titre IV de la loi sur la marine marchande.

—La Chambre se rappelle qu'à la suite de nombreuses représentations qui m'avaient été faites au sujet du pilotage sur le Saint-Laurent, et plus particulièrement en aval de Québec, j'ai recommandé à mes collègues, au mois de janvier 1913, de nommer une commission royale pour étudier toute la question. Cette demande fut accordée et une commission fut nommée, composée du capitaine Lindsay, commissaire des naufrages, de M. Thomas Robb, gérant et secrétaire de la Shipping Federation of Canada et du capitaine Adjutor Lachance, président de la corporatoin des pilotes de Québec.

La commission commença son enquête à Montréal, le 13 février 1913, et tint plusieurs séances dans cette ville et à Québec. De nombreux témoins furent interrogés et la commission ne négligea rien pour rendre l'enquête aussi complète que possible. Le 9 avril de la même année, la commission avait fini son travail et, quelques jours plus tard, elle me remettait son rapport. Presque aussitôt après avoir reçu ce rapport, je l'ai déposé sur le bureau de la Chambre et les députés furent mis au courant des vœux qu'il émettait et des conclusions auxquelles les commissaires étaient arrivés.

Avant que j'eus le temps d'étudier à fond ce rapport, la saison de navigation était passablement avancée et nous n'avons pas cru devoir donner effet immédiatement à toutes les conclusions du rapport. Nous avons cependant donné un effet immédiat à tous les vœux des commissaires qui paraissaient utiles à la bonne administration et qui n'exigeaient pas l'intervention du Parlement.

Un des vœux émis par les commissaires comportait l'abolition de la corporation des pilotes à Québec et en aval de cette ville. L'objet du présent bill est de donner effet à ce vœu, dans la mesure que nous croyons la chose nécessaire. La corporation des pilotes de Québec a été instituée par le chapitre 123 des Statuts de 1860. Cette loi et les autres subséquentes, confèrent certains pouvoirs à la corporation, entre autres celui de choisir et nommer les pilotes et les apprentis, de fixer les qualités requises de chacun et de diriger tout le service du pilotage dans ce district. Traitant de ces pouvoirs, le rapport des commissaires dit:

> Le ministre de la Marine et des Pêcheries, qui est l'autorité suprême en matière de pilotage, ne possède d'autres pouvoirs que ceux que veut bien lui laisser la corporation des pilotes, aux termes de sa charte et des différentes lois qui la modifient. Nous sommes convaincus que cette situation est loin d'être satisfaisante et nous sommes d'opinion que le temps est maintenant arrivé d'apporter un changement et d'instituer le ministre l'autorité suprême en matière de pilotage dans tout le district. Certains témoins ont expliqué qu'il est peut-être préférable de laisser les choses comme elles sont, de crainte qu'un changement n'empire la situation. Si cette manière de voir était appliquée aux choses ordinaires de la vie, cela mettrait fin à tout progrès. Tout utile que la corporation a pu être, il y a cinquante ans, son utilité a maintenant cessé et elle devrait être remplacée par un système plus moderne.

M. l'ORATEUR: Je ferai observer au ministre que Bourinot dit que sur une motion demandant à déposer un projet de loi, il est permis d'expliquer le bill clairement et succintement, mais non de le discuter, comme je pense que l'honorable ministre le fait en ce moment. Il m'a semblé qu'en une ou deux occasions précédentes ainsi qu'à cet instant l'honorable mnistre s'est prévalu de ce privilège pour discuter le rapport d'une commission. Cette manière de procéder me paraît irrégulière.

M. HAZEN: L'honorable chef de l'opposition m'a demandé d'expliquer le bill et je me suis efforcé de l'expliquer clairement et succintement; mais pour cela, j'ai cru nécessaire de citer un extrait du rapport des commissaires, vu que c'est sur ce rapport que le bill est fondé. J'ai presque terminé et quelques minutes encore me suffiront.

Le capitaine Adjutor Lachance, président de la corporation des pilotes, qui faisait partie de la commission, a soumis un rapport de la minorité, concluant au maintien de la corporation.

Après avoir étudié attentivement le rapport de la minorité, je suis venu à la conclusion qu'il n'était ni nécessaire ni désirable de l'adopter en entier. La loi dont on demande l'abrogation confère à cette corporation d'autres pouvoirs que ceux dont il est question dans le rapport, et je ne vois aucune raison d'abolir ces pouvoirs pour des raisons de bonne administration ou de surveillance. Je considère qu'il est suffisant d'enlever à la corporation le droit d'examiner, d'autoriser et de surveiller les pilotes et de remettre au ministre le contrôle absolu des questions de pilotage dans le district de Québec, comme la chose se pratique dans le district de Montréal.

Il n'est que juste que cette corporation soit autorisée à organiser parmi ses membres des associations de protection mutuelle, et si cette autorisation lui était retirée par le Parlement, elle pourrait se la faire remettre par la législature provinciale. L'institution d'un fonds de pension pour les pilotes retraités, est également une excellente chose. Ce fonds de pension est constitué et administré par la corporation, sous la surveillance du département de la Marine. Il n'y a rien dans l'enquête qui laisse planer le plus léger soupçon sur l'administration de ce fonds par la corporation. Pour ces raisons, je ne puis accepter les conclusions de la commission sur ce point; mais, par le bill que je dépose, je m'efforce de donner effet aux autres vœux émis par les commissaires, tout en laissant subsister la corporation des pilotes, pour qu'elle continue à exercer les autres pouvoirs qui lui sont conférés par la loi de 1860.

M. EMMERSON: Le Gouvernement se réserve le droit de nommer aux emplois.

M. HAZEN: Il se réserve l'administration.

M. l'ORATEUR: A propos de ce bill, et de la coutume qu'on semble vouloir introduire, j'espère que le cas actuel ne sera pas considéré comme un précédent qui pourra être suivi dans d'autres cas, car tout ce que j'ai

[M. l'Orateur.]

à dire, c'est que cela ne sera pas fait avec le consentement de l'Orateur, vu que je considère cette procédure irrégulière. On ne se borne pas à expliquer les dispositions du bill; on en discute la nécessité et les raisons qui ont motivé son dépôt.

(La motion est adoptée et le bill lu une 1re fois.)

1re LECTURE.

Du bill (n° 162) déposé par M. Carvell, relatif à la compagnie de chemin de fer de Saskatchewan à la baie d'Hudson.

Du bill (n° 163) déposé par M. Baker, constituant civilement la compagnie d'assurance North American Accident.

Du bill (n° 164) déposé par M. Weichel, relatif à la compagnie de chemin de fer de Berlin à Waterloo, à Wellesley et au lac Huron.

Du bill (n° 165) déposé par M. R. B. Bennett, relatif à la compagnie de chemin de fer Western Dominion and Alberta Pacific.

Du bill (n° 166) déposé par M. Baker, constituant civilement la compagnie de chemin de fer de Farnham à Granby.

Du bill (n° 167) déposé par M. Alguire, constituant en corporation la compagnie de chemin de fer de Cornwall à Hawkesbury.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu le vive voix sont marquées d'un astérisque.)

INSTRUCTION TECHNIQUE.

M. MACDONALD demande :

Le Gouvernement se propose-t-il de prendre, au cours de cette session, des mesures pour aider à une plus grande diffusion de l'instruction technique, au Canada, ou pour mettre à exécution les recommandations faites dans le rapport de la commission de l'instruction technique?

M. DOHERTY : On a étudié à fond toute la question de concert avec les gouvernements des différentes provinces. En temps utile, on informera la Chambre de la législation qu'on aura arrêtée.

TRAVAUX DU PORT DE QUEBEC.

M. LEMIEUX demande :

1. A-t-on appelé l'attention du Gouvernement sur le paragraphe suivant paru dans le "Quebec Telegraph", édition du 15 avril, au sujet des travaux qui se font dans le port de Québec:

"M. S. George Boswell, ingénieur en chef de la Commission du port de Québec, vient d'arriver d'un voyage de six semaines qu'il a fait à la métropole.

"Le voyage de M. Boswell avait pour but l'inspection d'un nouvel outillage pour le port de Québec, travail qui se poursuit présentement de l'autre côté de l'océan. Il comprend une grue, une drague, un élévateur à grain flottant, et un vapeur-allège.

"La grue de cinquante tonnes est construite par une maison bien connue de Glasgow, et la drague, qui est du type "à échelon", est construite au même endroit par Wm. Simons and Company.

"Le vapeur-allège, qui aura 125 pieds et une force de 1,000 chevaux-vapeur, et qui sera du même type que le remorqueur "Sir Hugh Allan", dont se sert la Commission du port de Montréal, est construit par la Smith Stock Company, de Middlesboro, de même que l'élévateur à grain flottant.

"L'élévateur à grain, lorsqu'il sera parachevé, pourra prendre une charge de 25,000 boisseaux, et on pourra le remplir en quatre heures de temps environ.

"Tout ce nouvel outillage est attendu ici dans le cours du mois de juin, et, à l'exception de la grue, fera la traversée de l'Atlantique sous sa propre vapeur. Les diverses pièces de la grue ne seront probablement pas assemblées, avant d'être rendues à Québec".

2. Le département de la Marine et des Pêcheries a-t-il autorisé toute cette cette dépense ou une partie quelconque de cette dernière?

3. Des soumissions ont-elles été demandées de l'une de ces maisons canadiennes qui se livrent à cette industrie, pour l'exécution d'une partie de cet outillage? Dans l'affirmative, quelles sont ces maisons?

4. Dans quels journaux ont été publiés les avis demandant des soumissions à cet égard?

M. HAZEN :

1. Oui.

2. Oui.

3. (a) Oui. (b) The Polson Iron Works, Toronto; Bossé et Banks, de Québec; Mussens, limitée, de Montréal; G. T. Davie, de Levis; Allis Chalmers, de Toronto; la Canadian P. O. Mitchell Company; la compagnie des chantiers maritimes de Collingwood.

4. On n'a pas publié d'avis d'adjudication dans les journaux.

CHAUSSEE DE LAPRAIRIE.

M. LANCTOT demande :

1. Est-il à la connaissance du Gouvernement ou à celle du ministre des Travaux publics que l'ancienne administration avait fait charroyer pour $5,000 de pierre de chaque côté de la chaussée de la ville de Laprairie aux terres hautes de Saint-Lambert?

2. Qu'une partie de cette pierre payée par le gouvernement a été recouverte par la pierre charroyée par les présents entrepreneurs?

3. Que plus de 700 pieds du mur de revêtement ont été faits avec ladite pierre sous l'ancien Gouvernement?

4. Le ministre a-t-il donné ordre à l'ingénieur du district de charger aux nouveaux entrepreneurs le coût de ladite pierre sur les lieux appartenant à l'Etat?

M. ROGERS :

1. Oui.

2. Toute cette pierre est entrée dans cet ouvrage.

3. En partie.

4. Le prix est basé sur la moyenne de ce qu'on réclame ordinairement, aujourd'hui, dans un cas semblable, les entrepreneurs ne seront payés que pour la part des travaux qu'ils exécutent et que pour les matériaux qu'ils fournissent.

MAITRE DE POSTE D'INDIAN-HARBOUR-LAKE.

M. SINCLAIR demande:

1. Qui, aujourd'hui, remplit la fonction de receveur et de distributeur du courrier, à Indian-Harbour-Lake, comté de Guysborough (N.-E.), et quand a-t-il été nommé?

2. Quels ont été ses appointements pour l'année terminée le 31 décembre 1913?

3. Quel a été le revenu provenant de la vente des timbres-poste en 1913?

M. PELLETIER:

1. William Riley, jr, nommé le 1er juin 1909.

2. 43.25.

3. $71.05.

QUAI DE SPANISH-SHIP-BAY.

M. SINCLAIR demande:

1. Quand les travaux de construction du quai public à Spanish-Ship-Bay (N.-E.), ont-ils commencé?

2. Le quai est-il terminé?

3. Quelle est la valeur des matériaux actuellement disponibles et sur le chantier?

4. Si l'ouvrage est exécuté à la journée, qui est le contremaître des ouvriers?

5. Quelle a été la paie du contremaître?

6. Si l'on a retenu les services d'autres contremaîtres, quels sont leurs noms et combien ont-ils reçu chacun?

7. Quelle somme d'argent a été dépensée, jusqu'à ce jour, pour ce quai?

8. Quand le département compte-t-il que le quai sera parachevé?

9. Qui est l'inspecteur des travaux, et quels sont ses émoluments?

10. Si le quai n'a pas été parachevé, quelle est la raison du retard?

M. ROGERS:

1. On n'a fait qu'acheter les matériaux nécessaires en 1913.

2. Non.

3. $625.

4. Arthur McKinlay.

5. $80 par mois, s'élevant en tout à $115.38.

6. Aucun autre.

7. $300 dépensés au cours de l'exercice 1913-1914.

8. Tout dépend du jour où l'un des départements obtiendra le crédit nécessaire.

9. Personne.

10. Il n'a pas été parachevé, l'année dernière, parce qu'on n'a pas pu livrer, en temps utile, le bois nécessaire et parce que

le crédit disponible alors n'était pas suffisant.

STEAMERS DE L'ETAT—SERVICE D'HIVER.

M. MACDONALD demande:

Quelle est la quantité de charbon fournie aux steamers de l'Etat, le "Earl Grey" et le "Minto", respectivement, au cours de la dernière saison, alors qu'ils étaient en service d'hiver?

M. HAZEN: Cette quantité se répartit comme suit, du 28 novembre au 28 février: "Earl-Grey", 2,047 tonnes ½; "Minto", 947 tonnes ¼. On n'a pas reçu de facture pour le mois de mars.

CARGAISONS DE STEAMERS.

M. MACDONALD demande:

1. Combien a-t-on chargé de tonnes de fret à bord des steamers de l'Etat, "Earl Grey" et "Minto", respectivement, à Pictou, durant la dernière saison d'hiver?

2. Combien ces navires ont-ils débarqué de fret, à Pictou, au cours de ce laps de temps?

3. Quel est le montant payé au cours des mois de février et mars derniers, pour la main-d'œuvre employée dans le cas de ces steamers?

M. HAZEN:

1 et 2. "Earl-Grey": cargaison de charbon, 3,934 tonnes ¾; chargement et déchargement de fret, 7,134,631/2000 tonnes. "Minto": chargement de charbon, 1,909 tonnes; chargement et déchargement de fret, 2,649,461/2000 tonnes.

3. $4,386.25.

LE "CANADIAN MENACE".

M. PROULX demande:

1. Le premier ministre et le ministre des Postes ont-ils reçu copie de la résolution suivante publiée dans la "Gazette", de Montréal, du 25 avril courant, et donnée comme ayant été adoptée à une réunion récente de la "County Lodge of Montreal"?

"La Montreal County Lodge of the Loyal Orange Association ayant appris que l'honorable M. Pelletier, directeur général des Postes, a interdit la circulation de la "Canadian Menace" par le service postal, voit cette mesure avec alarme et considère que si on laisse passer l'incident ainsi, la libre circulation d'autres revues pourrait être aussi prohibée; elle protteste, en conséquence, contre la mesure prise par le directeur général des Postes comme attentatoire à la liberté du sujet et de la presse, et invite toutes les loges orangistes du pays à adopter des résolutions dans le même sens; elle décide que des copies de la présente résolution soient adressées au très honorable M. Borden, premier ministre, à l'honorable L. P. Pelletier, directeur général des Postes et aux députés de Montréal au Parlement fédéral?

2. Le ministre des Postes a-t-il permis la circulation de la "Canadian Menace" par le service postal? Dans l'affirmative, depuis quand?

[M. Rogers.]

M. PELLETIER:

1. Oui, et voici la réponse faite:

Directeur général des Postes, Canada.
Ottawa, 27 avril 1914.

Monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 25 courant, au sujet du retrait de la franchise postale au journal "The Menace".

En réponse, j'ai l'honneur de vous donner les raisons qui ont motivé la décision du ministère des Postes.

Le transport par le courrier des lettres, des journaux, etc., est autorisé et permis d'après la loi sur les postes. On a établi un ministère spécial qui est sous la direction du directeur général des Postes et dont les fonctions et les pouvoirs sont clairement définis.

D'après cette loi qui nous lie également vous et moi, en notre qualité de citoyens canadiens, le département des Postes devient l'agent opérant le transport des lettres et de tous objets compris dans la définition des objets de correspondance, mais c'est là tout.

Cette loi donne aux citoyens le droit de se servir de ce moyen de transport pour leur correspondance et leurs journaux, pourvu qu'ils acquittent le port établi par la loi, mais cette loi impose au ministre des Postes un devoir clair et bien défini.

Ce devoir consiste à suivre et observer la loi du ministère des Postes ainsi que les règlements établis sous l'empire de cette loi. Or, quelles sont les prescriptions de la loi et des règlements? Elles obligent de façon non équivoque le directeur général des Postes à considérer comme n'étant pas transmissibles et, par conséquent, à exclure de la poste:

1. Les explosifs et substances dangereuses;

2. Les lettres dont l'extérieur ou l'enveloppe portent des mots, devises, etc., de nature à nuire à la situation sociale ou commerciale des personnes auxquelles elles sont adressées;

3. Les lettres et circulaires relatives aux loteries illicites et autres entreprises similaires?

4. Les communications concernant les projets et plans destinés à tromper et frauder le public;

5. Les brochures contenant des recettes ou prescriptions dont l'objet est soi-disant de provoquer l'avortement, etc.;

6. Les publications, matières ou choses d'un caractère indécent, immoral, séditieux, déloyal injurieux.

Voilà les devoirs qui me sont assignés. Puis-je m'y soustraire au nom de la liberté de parole dont vous vous réclamez?

On me dit parfois (car il nous arrive souvent d'exclure certaines de ces matières, dont la plupart sont des publications obcènes venant de France) que je devrais laisser transmettre ces choses par la poste pour intenter ensuite une action en cour d'assises.

Tout d'abord, les procédures au criminel ne me regardent pas. C'est là un moyen auquel d'autres que moi peuvent recourir; c'est un remède. Mon devoir consiste à prévenir le mal, et chacun sait que le moindre préservatif vaut beaucoup mieux que le plus efficace des remèdes.

Quoi qu'il en soit, la loi et le règlement ne me disent pas que je devrais intenter des procédures au criminel après le fait; ils m'imposent l'obligation d'intervenir avant la faute, afin d'empêcher la transmission de ces choses par la poste.

Vous avez le droit de dire que la loi et le règlement sont mauvais. Bons ou mauvais, ils existent depuis nombre d'années, et l'application très fréquente qu'on en a faite a démontré qu'ils sont fort utiles et ont pleine raison d'être. Tant qu'ils existeront, il faudra s'y conformer. Ai-je raison ou me trompé-je en ceci?

La loi autorise des censeurs publics à interdire la représentation sous les yeux du public de pièces immorales et indécentes. Dans le cas actuel, la loi des postes fait du ministre le censeur auquel il appartient de déterminer ce qui doit ou ne doit pas être transmis par la poste.

Lorsque, me prévalant des dispositions de la loi des postes, je décidai que les spiritueux ne seraient pas transmis par la poste, je reçus bien des félicitations; cependant, certains négociants me reprochèrent d'entraver la liberté du commerce. Aujourd'hui, j'interdis la propagation au sein des familles canadiennes d'une publication ordurière et obscène; viendra-t-on me dire cette fois que le principe de la soi-disant liberté de parole doit l'emporter sur la loi du pays?

Comme je suis persuadé que vous partagerez mon avis sur ce qui précède, nous allons maintenant passer à la question de savoir si j'ai usé de mon pouvoir au moment convenable.

Il existe deux journaux portant le nom de "The Menace". L'un d'eux, publié à Aurora, état du Missouri, est expédié au Canada; il a sollicité les privilèges de la poste pour une édition canadienne devant être publiée à Aurora, province d'Ontario. Cette demande fut régulièrement adressée au sous-chef de mon ministère, le Dr Coulter, qui, suivant l'usage, demanda à examiner la publication. Il n'hésita pas à en venir à la conclusion que ce journal publiait des articles d'une nature immorale, indécente et grossière; aussi refusa-t-il de le transmettre par la poste. "The Menace" publia aussitôt, sous des titres flamboyants, une dénonciation du Dr Coulter—il est protestant—disant qu'il obéissait aux dictées de la "hiérarchie" et du "pape de Rome". On appella alors mon attention là-dessus. J'examinai le journal et trouvai que le Dr Coulter avait bien fait; j'appuyai son attitude.

On m'a demandé à la Chambre de dire pour quelles raisons nous avions agi de la sorte; je répondis le 2 avril en faisant consigner aux Débats une note rédigée par le Dr Coulter et dont je vous inclus copie pour que vous puissiez en prendre connaissance. Les journalistes ayant manifesté le désir de se reporter au texte même de cette note, je leur en ai fourni autant d'exemplaires qu'il leur en fallait. J'eus soin de n'en pas retrancher les citations que le sous-ministre y avait insérées pour motiver son attitude. La plupart des organes des deux partis politiques ont publié la note, mais tous, si je ne me trompe, se sont abstenus de reproduire les citations, et ils m'ont appris qu'ils l'ont fait par égard pour leurs lecteurs.

Certains membres du Parlement, après avoir lu ces citations dans les Débats, ont fait observer qu'il vaudrait mieux les faires disparaître. Et c'est cela que l'on me demande, au nom de la liberté de parole, de laisser pénétrer au sein des familles canadiennes! En certaines des lettres que j'ai reçues à ce sujet, on se répand en menaces de toute sorte. A ces menaces je réponds que j'observerai la loi et accomplirai mon devoir, quelles qu'en puissent être les conséquences.

Voilà pour l'édition américaine de "The Menace".

Pour ce qui est de l'édition canadienne, on a fait savoir au propriétaire que l'on se conformerait à la même règle. Dans un article de fond, les éditeurs ont reconnu que nous avions raison et promis de ne publier désormais rien d'obscène ni d'immoral. Nous leur avons fait savoir que l'interdiction serait levée, mais que s'ils venaient à manquer à leur promesse, leur journal ne serait pas transmis par la poste.

Malheureusement, on a profité de cet incident pour soulever la question de race et de religion, chose que font si souvent en ce pays certaines gens qui se plaisent à faire appel aux préjugés pour servir leurs intérêts égoïstes; mais il ne s'agit en cette affaire ni de race ni de religion. Il se transmet par la poste divers journaux qui se font une spécialité d'alimenter la controverse tant au point de vue catholique qu'au point de vue protestant. Il en est d'autres qui, étant à la fois anticatholiques et antiprotestants, soutiennent que tous, catholiques et protestants, ne sont que des imposteurs. En ce moment même, j'en ai un sous les yeux où je relève entre autres choses:

"Les imposteurs les plus éhontés sont incontestablement les prêtres "chrétiens" et les prédicants qui se réclament du Christ et marchent sur les traces de Paul, quand ils doivent savoir, à moins de ne pas connaître l'histoire, que les premiers chrétiens avaient répudié Paul—l'histoire est là pour attester le fait".

Je suis persuadé que le protestantisme et le catholicisme survivront à cela.

Si j'oubliais que je gère le ministère des Postes au nom de tous les Canadiens, des protestants aussi bien que des catholiques, si j'étais assez fanatique pour songer à refuser de transmettre les journaux protestants par la poste, il est d'autres journaux qui mériteraient à meilleur titre que "The Menace" de fixer mon attention; mais la loi ne dit pas qu'il faille interdire la transmission d'un journal quelconque parce qu'il professe de profondes convictions catholiques ou protestantes; c'est pourquoi il ne m'est pas permis de les exclure pour cette raison du service de la poste. Toutefois, la loi et les règlements prescrivent que nul journal, qu'il soit protestant ou catholique, ne doit être ni obscène, ni immoral, ni grossier; aussi me semble-t-il impossible que deux chrétiens tels que vous et moi puissent différer d'opinion en pareille matière.

Comptant que ce qui précède vous convaincra que le ministère ne pouvait prendre d'autre attitude dans les circonstances.

Je demeure, cher monsieur, votre bien dévoué,

(Signé): Louis-P. Pelletier.

M. C.-E. Irwin,
Secrétaire de la Lorne L.O.L.,
155 rue Rozel, Montréal.

2. Les faits relatifs à la "Canadian Menace" sont pleinement énoncés dans la lettre dont lecture vient d'être donnée.

LE BATEAU-PHARE "HALIFAX".

*M. LEMIEUX demande:

1. Où le bateau-phare à vapeur "Halifax" a-t-il été construit?
2. Y a-t-il eu appel de soumissions?
3. A-t-on invité des maisons canadiennes à soumissionner?
4. Combien a-t-on reçu de soumissions, quelles étaient les noms des soumissionnaires et le chiffre de chaque soumission?

M. HAZEN:

1. Aux chantiers de Bow, McLachlan & Co., Ltd., à Paisley, Ecosse.

2. Oui.

3. L'appel de soumissions a eu lieu par la voie des journaux canadiens.

4. Le chiffre de chacune des quatre soumissions que l'on a reçues était comme suit: Bow, McLachlan & Co., Ltd., Paisley, $127,384.82; Ferguson Bros., Port-Glasgow, $149,649.79; Polson Iron Works, Toronto (Ont.), $159,750; Hawthorne & Co., Ltd., $131,399.99.

REFONTE DU CODE CRIMINEL.

M. LEMIEUX demande:

Le Gouvernement a-t-il l'intention de charger une commission de la refonte du Code criminel? Dans l'affirmative, quand le fera-t-il?

M. DOHERTY: La question est à l'étude.

LE SERVICE DU COURRIER ENTRE CHARLOTTETOWN ET CRAPAUD.

M. J. J. HUGHES (King) demande:

1. A-t-on fait soumissionner le service du courrier entre Charlottetown et Crapaud (I. P.-E.)?

2. Dans l'affirmative, combien a-t-on reçu de soumissions et quel était le chiffre de chacune?

3. Quels étaient les soumissionnaires? A-t-on accepté la plus basse soumission? Dans la négative, pour quelle raison?

M. PELLETIER: Le courrier partant de Charlottetown ne se rend pas jusqu'à Crapaud. Nous n'avons pas fait soumissionner de service entre les deux endroits.

LES DRAGUEURS DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. J. J. HUGHES demande:

1. Combien de remorqueurs sont employés par le gouvernement pour le service des dragues dans l'île du Prince-Edouard?

2. Quels sont les noms de ces remorqueurs? Quels en sont les propriétaires, quel en est le tonnage, et quelle en est la force en chevaux-vapeur?

3. Quel montant est payé à chacun par jour?

M. ROGERS:

1. On a loué quatre remorqueurs au cours de la dernière saison.

2 et 3. Le "William-Aitken", appartenant à W. H. Batt, $35 par jour; 51 tonneaux; 38 c.v. Le "Fred. M. Batt", appartenant à la Island Tug Co., $25 par jour; 38 tonneaux; 14 c.v. L'"Islander", appartenant à la Island Tug Co., $25 par jour; 37 tonneaux; 16 c.v. Le "Victor", appartenant à J. W. Kinch, $15 par jour; pas inscrit.

[M. Lemieux.]

LA GASPE & BAIE DES CHALEURS STEAMSHIP COMPANY.

M. MARCIL demande:

Qui sont les actionnaires, directeurs et fonctionnaires de la "Gaspé and Baie des Chaleurs Steamship Company, Limited", compagnie qui doit faire la navette entre Montréal et Campbellton, en vertu d'une convention conclue avec le département du Commerce?

M. G. E. FOSTER: Le ministère n'a pas de renseignements. Le contrat n'est pas encore signé.

LA POSTE RURALE A NEW-RICHMOND.

M. MARCIL demande:

1. Le service de distribution rurale a-t-il été inauguré à New-Richmond (P.Q.)?

2. Qui a obtenu l'entreprise du transport des dépêches? Quels ont été les soumissionnaires, et le chiffre respectif de leurs soumissions?

3. Si le service n'a pas été inauguré, quelle est la cause du délai?

M. PELLETIER: Le chiffre des soumissions ayant été jugé excessif, le ministère s'efforce d'obtenir des offres moins élevées.

LE RECEVEUR DE LA POSTE A ROBITAILLE.

M. MARCIL demande:

Qui est receveur de la poste à Robitaille (P.Q.) et quand a-t-il été nommé?

M. PELLETIER: M. J. T. Dagneau, nommé le 12 mars 1912.

COURRIER DE LA BAIE SAINT-PAUL.

*M. LEMIEUX:

1. L'entreprise du transport des dépêches entre Baie-Saint-Paul et la Malbaie, comté de Charlevoix a-t-elle été adjugée?

2. S'il en est ainsi, à qui l'a-t-elle été et à quel prix?

3. Combien de soumissions ont-elles été reçues?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. A Louis Bouchard, moyennant $1,775 par année.

3. Quatre-vingt-deux.

ADJONCTION DE DEUX MEMBRES A UN COMITE MIXTE.

Le très hon. M. BORDEN propose:

Que MM. Carroll et Sutherland soient adjoints au comité spécial chargé d'examiner le bill B-2, provenant du Sénat, tendant à refondre et à modifier la loi des chemins de fer; et qu'un message soit envoyé au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

La motion est adoptée.

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. BURNHAM: Je soulève une question de privilège. L'"Evening Telegram", en date du 28 avril, publie en gros caractères avec une prétendue photographie de mon humble personne, la nouvelle que j'ai quitté hier le caucus, parce que je serais hostile à la proposition du Gouvernement concernant le chemin de fer Nord-Canadien. J'approuve, au contraire, cette proposition du ministère et cette nouvelle est absolument dénuée de fondement.

3e LECTURE.

Du projet de loi (bill n° 122) déposé par l'honorable M. Reid, tendant à modifier la loi relative au règlement des petites créances contre les chemins de fer de l'Etat.

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LES VOIES ET MOYENS DU BUDGET.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens.

(Présidence de M. Blondin.)

Sur l'article 3 du projet de résolution et sur l'amendement proposé par M. Loggie:

M. J. J. HUGHES (King) (I.P.-E.): Monsieur le président, j'ai été quelque peu surpris, hier soir, lorsque plusieurs députés ministériels paraissaient traiter bien légèrement cette proposition. J'ai été aussi un peu surpris, je l'avoue, de voir que le ministre des Finances, qui a jusqu'à présent toujours donné beaucoup d'attention à toute question qui avait rapport à son département et qui montre généralement beaucoup de courtoisie pour les membres de cette Chambre, n'a pas paru croire que cette question fût importante. Je crois donc que les députés ministériels et le ministre lui-même ne saisissent pas toute l'importance de la question. Elle en a beaucoup pour les Provinces maritimes en général, pour le Nouveau-Brunswick en particulier, et encore plus pour l'île du Prince-Edouard. Le fait est que certaines régions du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, et toute l'île du Prince-Edouard sont particulièrement propres à la culture des pommes de terre. C'est aussi un fait connu que dans la république voisine une petite partie seulement de son immense territoire est propre à cette culture. Il n'y a que dix états, et ces états sont situés sur la frontière canadienne, où l'on cultive la pomme de terre. Ces dix états forment beaucoup moins que le quart de toute l'étendue des Etats-Unis. Et il n'y a qu'un état—et seulement une partie de cet état—qui paraît bien convenir à la culture de la pomme de terre.

M. EDWARDS: Quel est cet état?

M. HUGHES: L'état du Maine. La partie de cet état qui convient bien à la culture de la pomme de terre est le comté d'Aroostook. Il s'ensuit donc qu'il existe aux Etats-Unis un marché immense pour ce produit; et si les Provinces maritimes, principalement l'île du Prince-Edouard, avaient accès libre à ce marché, ce serait d'un immense avantage pour nous. Le fait que la culture de la pomme de terre est très profitable là où les cultivateurs ont accès au marché des Etats-Unis peut être prouvé de deux ou trois manières. J'ai déjà dit qu'une partie de l'état du Maine convenait aussi bien que les Provinces maritimes pour la culture de la pomme de terre. Les terres dans cette partie de l'état, le comté d'Aroostook, se vendent de 80 à $100 l'acre, tandis que dans les autres parties de cet état qui ne conviennent qu'à d'autres cultures, elles se vendent de $25 à $40 l'acre, ce qui montre que là où les conditions naturelles sont favorables, la pomme de terre est la culture la plus profitable pour les cultivateurs. De plus—et c'est la conséquence naturelle—les cultivateurs d'Aroostook sont les plus prospères des Etats-Unis. La production moyenne de la pomme de terre dans les dix états où ce tubercule est cultivé dans des circonstances assez favorables, n'est que de 90 boisseaux à l'acre. Pour tout l'état du Maine, la production est de 177 boisseaux à l'acre; mais dans la partie de l'état qui est la plus propice pour la culture de la pomme de terre la moyenne de la production est de 275 boisseaux. On nous a dit quelquefois —les honorables membres de la droite croyant dire la vérité, l'ont affirmé hier soir —que nous n'expédions pas nos pommes de terre dans la province d'Ontario; et on nous demande pourquoi. Pour la simple raison que cette province n'offre pas de marché pour ce tubercule, pas de marché régulier, et que les frais de transport sont si élevés que nous ne pouvons pas les envoyer jusqu-là. Le climat et le sol de la province d'Ontario ressemblent quelque peu à ceux de l'île du Prince-Edouard, et je crois qu'on y récolte, dans les conditions ordinaires, suffisamment de pommes de terre pour la consommation locale. La même chose est vraie pour les autres provinces du Canada, mais il n'en est pas de même pour les Etats-Unis. Plus de trente états de l'Union américaine ne produisent pas suffisamment de pommes de terre pour leur propre usage. Il s'ensuit donc que le marché américain est plus régulier et que les prix y sont meilleurs en tout temps; et un marché régulier est tout aussi important, sinon plus, qu'un marché où les prix

montent et baissent. Afin que la culture soit profitable il faut que le cultivateur ait un marché d'accès facile et qu'il vende ses produits à un prix raisonnable; autrement il ne tient pas à cultiver de produits pour l'exportation. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, nous ne sommes jamais certains du marché canadien. Lorsque l'île du Prince-Edouard a une abondante récolte de pommes de terre, même sur une petite étendue de terrain, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Ecosse ont généralement une aussi bonne récolte; et bien que la Nouvelle-Ecosse ne produise pas suffisamment de pommes de terre pour son propre usage, si nous avons dans l'île du Prince-Edouard une très grosse récolte, il nous est facile d'encombrer le marché de la province voisine, et le prix descend si bas que le cultivateur n'a aucun profit de sa récolte.

M. EDWARDS: Quelle est la production annuelle de la pomme de terre dans les trois Provinces maritimes?

M. HUGHES: Même dans les circonstances actuelles, lorsque le cultivateur ne voit pas beaucoup d'avantages à cultiver la pomme de terre, nous pouvons aisément récolter 250 boisseaux à l'acre. Dans le comté d'Aroostook, dans l'Etat du Maine, où l'on porte une attention spéciale à la culture de la pomme de terre, le rendement est de 275 boisseaux à l'acre.

M. EDWARDS: Quelle est la production totale de l'île du Prince-Edouard?

M. HUGHES: Je ne pourrais pas donner le chiffre de la production totale, mais je crois que la récolte de 1912 a dépassé 7,000,000 de boisseaux sur environ 30,000 acres. Cette production pourrait être facilement doublée ou triplée. Sur les 70 acres du comté d'Aroostook, la production a été d'environ 18,000,000 de boisseaux. Si nous avions un marché un peu profitable, nous pourrions facilement produire 20,000,000 de boisseaux de pommes de terre dans l'île du Prince-Edouard.

Je signalerai un avantage spécial que le cultivateur a dans la culture de la pomme de terre. On dit que la culture persistante du blé épuise le sol; et pour cette raison on a appelé quelquefois cette culture la ruine du sol. La culture de la pomme de terre ou d'autres légumes ne peut jamais épuiser le sol, parce qu'elle oblige de le labourer et cultiver profondément tous les ans si l'on veut avoir un bon rendement. Après une bonne récolte de pommes de terre dans n'importe quel terrain, vous pouvez cultiver ce que vous désirez, particulièrement le trèfle, qui est une culture très profitable, parce qu'elle permet aux cultivateurs de nourrir ses bestiaux et d'enrichir le sol tout à la fois. Aucune partie de l'île du Prince-Edouard n'est éloignée de la mer, et l'on peut obtenir pour presque rien de l'engrais de poisson qui est très riche pour la culture de la pomme de terre. Nous avons aussi l'avantage d'avoir un sol friable avec un drainage naturel, un climat frais—pas de grandes chaleurs ni de froids extrêmes—ce qui constitue les meilleures conditions pour la culture de la pomme de terre, mais le cultivateur ne peut pas cultiver ce tubercule en grande quantité, bien que le sol et le climat y soient particulièrement propres, parce que le marché qui lui serait convenable lui est fermé. L'honorable député de Red-Deer (M. Clark) a dit que l'on devait attribuer ce fait à la diminution de notre population. Je n'en ai aucun doute moi-même, parce que plus les cultivateurs seront propères, plus ils aimeront à rester aux champs. L'honorable député de Northumberland (M. Loggie) a proposé un amendement, qui est présentement soumis au comité—un amendement qui me paraît des plus raisonnables. Il demande simplement que nous enlevions le droit sur la pomme de terre des Etats-Unis dès que de leur côté ils auront fait disparaître l'interdiction de la pomme de terre canadienne. Je répète—et je crois pouvoir en donner la preuve à tous les membres de ce comité—que le droit sur la pomme de terre des Etats-Unis n'est pas et ne peut pas être d'aucun avantage appréciable pour le cultivateur canadien, dans les circonstances actuelles.

M. SEXSMITH: Pourquoi alors le gouvernement libéral a-t-il élevé le droit de 15 à 20 cents par boisseaux?

M. HUGHES: La raison en est, je suppose, qu'à cette époque les Etats-Unis imposaient un droit de 25 cents par boisseau sur la pomme de terre canadienne, ce qui était réellement un droit prohibitif; et si nous ne pouvions pas avoir la réciprocité commerciale nous pouvions du moins avoir la réciprocité de tarif. Aujourd'hui, les conditions sont complètement changées. Les Etats-Unis n'imposent plus qu'un droit de 10 p. 100 sur la pomme de terre canadienne, un droit réellement peu élevé. Dans le traité de réciprocité on nous offrait l'admission en franchise de la pomme de terre. Une offre de ce genre ne sera jamais renouvelée aux cultivateurs du Canada.

M. SEXSMITH: Vous admettez que le droit bénéficiait aux cultivateurs de cette époque.

M. HUGHES: Non, je ne l'admets pas.

M. SEXSMITH: Pourquoi alors l'avez vous élevé?

M. HUGHES: Parce que, si l'honorable député a bien suivi mon argumentation, et si cette argumentation vaut quelque chose, j'ai prouvé que le prix de la pomme de terre aux Etats-Unis doit être, d'une façon générale, plus élevé qu'au Canada, excepté peut-être durant les mois de juin, juillet et août, lorsque nous n'avons pas suffisamment de pommes de terre pour nos propres besoins.

M. BEST: Pourquoi, dans un pays qui produit tant de pommes de terre, n'en avons-nous pas en abondance dans le mois de juillet, alors qu'elles se vendent à un bon prix?

M. HUGHES: L'honorable député est-il cultivateur?

M. BEST: Oui, je suis cultivateur et je cultive des pommes de terre.

M. HUGHES: Si l'honorable député est cultivateur il sait que, sauf exception extraordinaire, les pommes de terre ne se conservent pas toute l'année et qu'elles ne sont guère utilisables à l'époque que j'ai mentionnée. L'abolition du droit ne ferait pas tort au cultivateur, mais elle avantagerait beaucoup les gens des villes ayant besoin de cette denrée à cette époque-là de l'année. L'adoption de cet amendement ne ferait pas disparaître l'interdiction mise sur les pommes de terre que nous voudrions exporter aux Etats-Unis, mais il pourrait être inoffensif et prouver, au moins, que nous désirons faire le commerce de ce produit avec les Etats-Unis sur un pied d'égalité. Cette loi pourrait être interprétée comme étant un témoignage d'amitié, tandis que si nous maintenons le droit de 20 cents par minot sur les pommes de terre américaines, quand les Etats-Unis sont prêts à abolir complètement celui dont ils avaient frappé les nôtres, nous donnerons à penser que nous sommes mal disposés.

M. SEXSMITH: Sont-ils prêts à lever l'interdiction?

M. HUGHES: Ils avaient mis l'interdiction sur nos pommes de terre parce qu'on leur avait représenté qu'elles n'étaient pas saines.

M. HENDERSON: Pensez-vous qu'on avait raison?

M. HUGHES: Je l'ignore. Mais ce que je sais, c'est qu'un fonctionnaire de ce Gouvernement est allé dire aux autorités de Washington, en décembre dernier, que nos pommes de terre n'étaient pas saines.

M. WRIGHT: Quel est son nom?

M. HUGHES: C'est le docteur Gussow.

M. WRIGHT: C'est après cela qu'on a mis l'interdiction?

M. HUGHES: Les autorités américaines étaient justement à étudier cette question quand le docteur Gussow est allé à Washington, le 17 ou le 18 décembre. Quand même nos pommes de terre auraient été atteintes de quelque maladie, qu'avions-nous besoin d'aller le dire aux Américains? En tous cas, les pommes de terres de l'île du Prince-Edouard étaient saines et le consul américain à Charlottetown l'a démontré à son gouvernement. Voici ce qu'a publié un de nos journaux, à ce sujet:

> Au sujet de l'interdiction mise sur les pommes de terre, notre population sera heureuse d'apprendre que cette intéressante question a déterminé M. Wesly Frost, consul américain, à envoyer un rapport à Washington. Après mûr examen, il a fait rapport, il y a quelques jours, que les pommes de terre de l'île étaient exposées à pourrir à cause de sécheresse ou d'humidité, mais qu'elles n'étaient pas atteintes de maladies indiquées dans le rapport du ministère de l'Agriculture. Cette déclaration favorable de M. Frost au sujet des pommes de terre de l'île devrait faire réfléchir les autorités.

M. BURNHAM: Que diriez-vous de la mise en interdiction des pommes de terres du Nouveau-Brunswick?

M. HUGHES: Cette question n'est pas du tout à propos. Je ne comprends pas l'honorable député. Je ne comprends pas, non plus, que la session de la Législature de l'île du Prince-Edouard se soit terminée il y a quelques jours sans que la députation ait pensé à seconder les efforts de M. Frost. Je prie l'honorable ministre de l'Agriculture de travailler à faire disparaître toute maladie dont les pommes de terre des Provinces maritimes et de l'île du Prince-Edouard en particulier soient atteintes, et de prouver aux Américains qu'elles sont saines. Il ne saurait faire de meilleure œuvre, et j'espère qu'il va prouver pratiquement qu'il le comprend. L'île du Prince-Edouard exporte des quantités de pommes de terre à Cuba et aux Antilles, en général. Ce marché lui serait fermé si ses pommes de terre passaient pour être atteintes de maladie. Il importe donc souverainement qu'on s'occupe de la question sans retard. Du reste, il doit être possible de faire disparaître cette maladie, si maladie il y a. Certains membres de la droite voudraient traiter ce sujet à la légère? Il en est ainsi pour toute question intéressant les cultivateurs. La droite n'a d'attention

que pour les industriels et leurs représentants. Elle nous a envoyé une image où l'on voit que le petit doigt des industriels est plus fort que les reins des cultivateurs, et cela provoque chez elle de gros rires. Eclat de rire, absence d'esprit. C'est un poète anglais qui l'a dit.

L'amendement qui a été proposé est raisonnable, le ministre des Finances ne s'y est pas opposé hier soir et il ne devrait pas s'y opposer. Que demande-t-il? Que nous abolissions le droit sur les pommes de terre américaines si les Etats-Unis lèvent l'interdiction qu'ils ont mise sur les nôtres. S'ils ne le font pas, nous restons dans les mêmes conditions, et s'ils le font, nous devons être prêts, de notre côté, à abolir le droit que nous avions imposé, sinon, nous aurons privé nos cultivateurs de l'avantage de pouvoir vendre leurs pommes de terre sur le marché des Etats-Unis. Mais, prosternée devant le fétiche, devant le veau d'or de la protection, la droite ne voudra pas changer d'attitude, de crainte de causer l'écroulement du temple. C'est ce qu'a laissé entendre le ministre des Finances hier soir, quand il a dit:

> Monsieur le président, je déclare que nous devons rejeter ce projet de résolution comme ne pouvant se concilier avec la politique fiscale que j'ai annoncée dans mon exposé budgétaire.

Peu importe la question en elle-même ou l'avantage qu'elle peut assurer aux cultivateurs ou aux gens des villes; si elle touche à l'arche sainte de la protection, le Gouvernement ne voudra pas en entendre parler. Cela, il faut que les cultivateurs de ma province le sachent, et ils le sauront. Qu'en pensent les autres députés de l'île du Prince-Edouard. Ils s'y connaissent? Je voudrais les entendre. J'espère que je les entendrai aussi, comme j'espère que le ministre des Finances trouvera ce sujet plus digne d'attention qu'il n'a paru le trouver hier soir.

M. JOHN A. BEST (Dufferin) : Monsieur le président, j'ai été enchanté de voir l'honorable député (M. Hughes) défendre avec tant de force la classe agricole, qui constitue la majorité de notre population. Il est étrange, cependant, que les hommes d'affaires et les avocats s'intéressent tant aux cultivateurs, quand ceux-ci les accusent de s'interposer pour et de faire augmenter le prix des produits. La gauche paraît s'être combinée pour s'attirer à la fois la sympathie du cultivateur et du consommateur. Hier soir elle parlait en faveur non pas du cultivateur mais du consommateur; elle déplorait que celui-ci eût à payer les pommes de terre $5 le baril, en été, et disait qu'il les paierait moins cher si le droit était aboli. Très bien. Mais alors qu'elle nous dise comment l'abolition du droit déterminerait ce changement de prix. L'honorable député (M. Hughes) paraît savoir quand les pommes de terre nous arrivent et combien de temps elles se conservent; mais la déclaration qu'il a faite indique qu'il ne savait pas ce qu'il disait.

J'habite Ontario, où il se récolte des pommes de terre aussi bonnes, sinon meilleures que dans n'importe quel pays du continent d'Amérique. Dès le 1er juillet, et jusque dans le nord de la province, nous avons les pommes de terre nouvelles et, quant à celles de l'année précédente, elles nous mènent jusqu'au 1er août. Ce sont là des vérités connues de tous les cultivateurs. Il y a dans cette province beaucoup de cultivateurs qui sèment des pommes de terre hâtives pour les vendre quand les pommes de terre se font rares. Il y a dans les villes des gens toujours prêts à payer un bon prix une primeur qui flatte leur goût. Si la taxe était enlevée à l'époque où le voudraient les membres de l'opposition, les prix baisseraient, et ces cultivateurs dont je parle n'auraient de leurs pommes de terre rien qui approche du prix qu'ils en reçoivent à l'heure qu'il est. Les membres de la gauche ne feront jamais croire aux cultivateurs du Canada qu'ils sont sincères en demandant une abolition des droits sur les produits agricoles. J'admets qu'en certains temps de l'année, le consommateur en retirerait quelque avantage, et quiconque se connaît en agriculture l'admettra volontiers; mais je ne crois pas que les ouvriers et artisans des villes veuillent courir la chance d'avoir les pommes de terre à un peu meilleur marché s'ils risquent de perdre leur emploi. Il est certain, en effet, qu'une abolition générale des impôts diminuerait leurs chances de trouver de l'ouvrage. Ces messieurs de la gauche feraient bien, une fois pour toutes, de se le tenir pour dit: il leur est impossible de favoriser en même temps et le producteur et le consommateur. La protection a parfois cette conséquence, mais non pas toujours. Il n'y a pas dans toute la province d'Ontario de région plus agricole que le comté de Dufferin, dont j'ai l'honneur d'être le représentant, et je suis persuadé que les habitants de ce comté seraient, dans la proportion de 98 p. 100, en faveur d'une augmentation de la taxe sur les produits

agricoles importés des Etats-Unis au Canada. Si les manufacturiers de ce pays demandent que l'on protège par un impôt ce qu'ils produisent, pourquoi ne pas de même protéger les productions de nos cultivateurs?

L'honorable député (M. J. J. Hughes) nous a dit que le peuple avait commis une faute en n'acceptant pas la réciprocité, et ma réponse sera que jamais insulte plus grave n'a été lancée à la face d'un peuple que dans le cas des cultivateurs de la province d'Ontario lors de cette convention douanière. Il est de fait que cette convention aurait été la ruine du cultivateur. N'étant point protégé, il aurait eu à subir la concurrence de l'univers dans la vente de son blé; mais que ce blé soit porté au moulin le plus proche pour y être converti en farine et, tout de suite, il se présente un droit à acquitter. Cette concurrence universelle, il aurait eu de même à la subir dans le cas de ses pourceaux, de ses moutons, de ses bêtes à cornes; mais qu'il se présente à l'étal d'un boucher, et l'impôt est là qui l'attend. Le maraîcher non plus ne serait pas protégé; mais, dès que le fabricant de conserves vient lui prendre sa marchandise, le fisc s'interpose entre ce dernier et le consommateur. Par le fait, les cultivateurs devaient nécessairement y perdre et le consommateur ne rien y gagner. Celui-ci n'a que faire du blé à l'état naturel ou du bétail sur pied, et il y a plus de légumes qui se consomment en conserves que frais; de sorte que le cultivateur aurait eu à lutter contre tous dans la vente de ses produits, et ce qu'il devait perdre n'aurait profité en rien au consommateur. Je suis bien aise que celui qui maintenant dirige les affaires fiscales de ce pays ait jugé à propos de protéger les cultivateurs, et jamais, à mon avis, ces derniers n'ont été plus équitablement traités qu'ils ne le sont par l'honorable M. White.

M. Wm WRIGHT (Muskoka): Je n'entends pas discourir bien longuement sur cette question, mais j'ai quelques chiffres à communiquer à la Chambre. Il semble que la gauche doive nous servir de nouveau ses raisonnements d'autrefois en faveur de la réciprocité. La convention douanière a été tellement débattue devant la Chambre et devant le pays en 1911 que je me serais attendu à ne plus en entendre parler. Voici que néanmoins l'on se prépare à nous infliger ces mêmes arguments qui, en 1911, ont eu si peu d'effet et n'en auront pas d'avantage aujourd'hui. Quant aux pommes de terre, on nous avait dit en 1911 que le marché américain, avec ses 90 ou 100 millions de consommateurs, nous serait avantageux. Dans les premiers jours d'avril de cette année-là, et pendant que se poursuivait la discussion sur la réciprocité, je me suis rendu aux Etats-Unis avec l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Sexsmith), afin de me renseigner personnellement sur la situation, pour savoir si vraiment ce marché existait et jusqu'à quel point. Nos amis de la droite avaient plus particulièrement soutenu que nous trouverions un marché aux Etats-Unis pour deux de nos produits agricoles, à savoir: le foin et les pommes de terre. J'ai parcouru l'état de New-York où l'on nous avait dit que le foin se vendait $22 la tonne et où nous avons pu surprendre le cultivateur en train de vendre cet article au prix de $10 la tonne de 2,240 livres, même dans les grandes villes. On nous disait à cette époque que les pommes de terre rapportaient aux Etats-Unis un dollar et plus du boisseau, alors que nous les avons vues se vendre sous nos yeux à Watertown et autres villes des Etats-Unis moyennant 40 cents le boisseau. Le même état de choses régnait à cette époque dans une partie considérable des Etats-Unis, et il en est de même à l'heure qu'il est.

Il demeure certain que les Etats-Unis sont un pays de culture, que l'on y rencontre en abondance toutes les sortes de production agricoles qui se retrouvent au Canada, qu'ils peuvent subvenir à tous leurs besoins avec ce qu'ils récoltent de produits semblables aux nôtres, les pommes de terre et le blé compris, et qu'il leur en reste abondamment à exporter. Quelqu'un qui fait autorité aux Etats-Unis déclarait au cours de la campagne en faveur de la convention douanière que les cultures américaines étaient en état de donner, les pommes de terre et le blé compris, de quoi nourrir une population de 311 millions d'âmes.

M. A. K. MACLEAN: Ce n'est pas ce que l'on y fait.

M. WRIGHT: Les Etats-Unis produisent de quoi fournir à tous leurs besoins du moment et à une large exportation. S'il y a quelque chose que l'on y exporte point, je serais heureux de l'apprendre.

M. A. K. MACLEAN: Cela ne prouverait rien; ils pourraient être en même temps de grands importateurs.

M. WRIGHT: S'il est vrai que l'on y importe annuellement pour 500 millions de produits tropicaux et semi-tropicaux, dont la récolte n'y est pas abondante, on ne laisse pas d'exporter pour plus d'un billion de dollars de produits agricoles de la qualité et de la nature de ceux qui se cultivent au Canada.

Pour ce qui est des pommes de terre, il peut n'être pas hors de propos de signaler à l'attention de la Chambre certains chiffres que j'ai trouvés dans les états du commerce et de la navigation pour l'année 1913. Parmi d'autres produits que nous avons exportés, il y a les pommes de terre, et nous en avons vendu à ces 90 millions de consommateurs américains l'énorme total de 152,-557 boisseaux.

M. CARVELL: En quelle année?

M. WRIGHT: En 1913.

M. A. K. MACLEAN: En trois mois l'année dernère le Nouveau-Brunswck en a vendu 50,000 boisseaux.

M. WRIGHT: Les chiffres que je donne sont ceux des rapports officiels du commerce et de la navigation.

M. A. K. MACLEAN: Quelqu'un a dit hier soir que, pendant les mois d'octobre, novembre et décembre de l'année dernière, la province du Nouveau-Brunswick avait exporté aux Etats-Unis 50,000 boisseaux de pommes de terre.

M. WRIGHT: Peu importe ce que dit l'honorable député à l'encontre des propres chiffres des rapports officiels du commerce et de la navigation. Ces chiffres, l'honorable député les trouvera à la page 457.

M. CARVELL: Je ne doute point de la bonne foi de l'honorable député; mais il nous cite les rapports de l'exercice expiré le 31 mars 1913, et le droit n'a été aboli que le 3 octobre de cette année-là. C'est après cette dernière date qu'ont été expédiées les pommes de terre dont parle mon honorable ami d'Halifax (M. Maclean).

M. WRIGHT: Nous pourrons, le 1er avril 1915, donner les chiffres officiels relativement à cela.

M. CARVELL: J'ai ici un relevé dont je ferai part à mon honorable ami, s'il le désire.

M. WRIGHT: Comme je le disais tantôt, notre exportation de pommes de terre aux Etats-Unis en 1913 a été en tout de 152,-557 boisseaux. A Cuba, qui n'est qu'un point sur la carte, nous en avons vendu 567,105 boisseaux, soit près de quatre fois plus que la quantité que nous en avons vendue aux Etats-Unis tout entiers durant l'année. Aux Bermudes, nous en avons vendu 50,862 boisseaux; à la Guyane anglaise, 58,-145 boisseaux et aux Antilles anglaises, 49,-907 boisseaux.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable député admet-il que la situation est tout autre maintenant et que le point de départ de son argumentation est fautif?

M. WRIGHT: Je discute au point de vue des conditions qui ont existé nombre d'années, pendant lesquelles l'honorable député représentait ce marché comme étant le débouché par excellence des produits canadiens. Les conditions en 1913 n'étaient pas différentes de ce qu'elles étaient les années précédentes.

En 1913, nous avons acheté des Etats-Unis,—et nos adversaires devront reconnaître que l'abaissement du tarif américain ne saurait influencer la quantité des marchandises qui nous sont expédiées de ce pays,—pour $441,142,593 de marchandises, et nous avons réussi à leur vendre pour $167,110,382. Ceux qui nous demandent de déclarer admissibles en franchise les marchandises qui nous viennent des Etats-Unis devraient envisager la proposition dans son ensemble, et ne pas perdre de vue que nous achetons des Etats-Unis trois fois plus de marchandises que nous ne leur en vendons. Avant de songer à grossir la liste des articles admissibles en franchise au Canada, nous ne devrions pas perdre de vue que nous admettons en exemption de droits des marchandises à provenance des Etats-Unis pour une somme égale la valeur totale des marchandises que nous leur vendons, tant en franchise qu'imposables. Certes, on ne devrait pas nous demander de grossir la liste des articles admissibles en franchise. Si les Américains ont réellement besoin des marchandises que le Canada a à vendre, ils savent comment s'y prendre pour les obtenir: tout ce qu'ils ont à faire, c'est de supprimer les droits. Il est remarquable que toutes les fois que nous commençons à vendre quelque article en quantité un peu considérable aux Etats-Unis, il survient quelque chose. Nos pommes de terre sont soudain infectées de la gale ou du chancre. Nous leur avons vendu nombre de bestiaux l'automne dernier, et les Américains ont découvert qu'il existait un grave danger d'infection. Le congrès est saisi actuellement d'un projet qui sans doute va devenir loi, interdisant toute importation nouvelle aux Etats-Unis de bestiaux n'ayant pas subi au préalable l'épreuve de

la tuberculine et n'ayant pas séjourné en quarantaine un certain temps. On voit d'ici quel sera l'effet sur l'importation des bœufs à provenance de l'Alberta. Figurez-vous capturant au lasso ces bœufs sauvages, propriété de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) et les réduisant à cet état de calme que requiert le recours à l'épreuve de la tuberculine. Lorsque quelques semaines se seront passées à faire cette épreuve dans des conditions satisfaisantes, les bestiaux devront rester en quarantaine plusieurs semaines de l'autre côté des lignes.

M. WARNOCK. Sur quoi se fonde l'honorable député pour affirmer que le congrès est saisi d'un tel projet?

M. WRIGHT : L'avis du dépôt de ce projet de loi devant le congrès des Etats-Unis est consigné dans le "Congressional Record."

M. WARNOCK : Sur la foi d'une déclaration du directeur vétérinaire général du Canada, je puis dire qu'il n'a reçu aucun avis de ce projet.

M. WRIGHT : Il n'a pas encore été adopté au congrès.

M. A. K. MACLEAN : Est-ce là un bill d'initiative ministérielle, ou n'est-il déposé que par un simple membre du congrès?

M. WRIGHT : C'est un bill dont le gouvernement de Washington a pris l'initiative et qui va être adopté sous bref délai.

M. MICHAEL CLARK : L'honorable député est donc prophète?

M. A. K. MACLEAN : L'honorable député voudra-t-il me dire quelle est la proportion des projets de loi parachevés et adoptés par le congrès des Etats-Unis chaque année?

M. BLAIN : N'ont-ils pas interdit l'importation des pommes de terre?

M. WRIGHT : Que l'honorable député me permette de signaler à son attention un autre caractère des exportations des Etats-Unis. Il y a deux ou trois ans, ils s'aperçurent qu'ils allaient être courts de matière première pour certaines sortes de cuir, et ils jugèrent sage de supprimer les droits sur certaines sortes de peaux. Nous nous mîmes à expédier de ces peaux à nos amis yankees; aussitôt on découvrit qu'il y avait danger d'infection et on décréta, sous forme de règlement douanier, que les peaux seraient sorties des wagons, fumigées et remises dans le wagon. Ceux engagés dans ce commerce d'exportation des peaux prièrent le gouvernement de Washington de les remettre sous le régime ancien. L'honorable député n'a pas oublié davantage un certain traité conclu par les Américains, sous l'empire duquel certaines sortes de poissons à provenance des Provinces maritimes étaient admises en franchise aux Etats-Unis. Voyant que le traité les liait, ils imaginèrent de frapper d'un droit les boîtes de ferblanc servant à leur empaquetage, et de cette manière mirent un terme à ces importations. Des manufacturiers de notre pays envahirent le marché américain, il y a quelques années, et commencèrent à y écouler de leurs marchandises; aussitôt ils se virent en butte aux attaques des autorités américaines, sous un prétexte quelconque on les traîna devant les tribunaux, et ils s'estimèrent heureux de s'en tirer la vie sauve et moyennant la perte de $20,000. Aussi vont-ils éviter soigneusement ce marché à l'avenir.

Les manufacturiers anglais de machines agricoles ont commis la même méprise. Lorsque le marché américain leur fut ouvert sous un régime d'exemption de droits, ils songèrent à alimenter ce marché. Leurs marchandises sont entassées dans une des villes du littoral,—si elles n'y sont plus maintenant, elles y sont restées très longtemps,—et ils furent contraints d'évacuer ce marché sous le coup de procédés à peu près semblables. Effectivement, et quels que soient les déguisements que l'on adopte, on ne permettra guère aux fabricants ou aux cultivateurs canadiens d'alimenter en quantités notables les marchés américains. Les Américains trouveront quelque moyen de nous en empêcher, même si nous y réussissons dans les conditions actuelles.

M. OLIVER: Les échanges entre le Canada et les Etats-Unis augmentent-ils ou diminuent-ils de volume?

M. WRIGHT: Si le volume en augmente, c'est parce que nous achetons d'eux de plus grandes quantités, non pas parce que nous leur vendons des quantités notablement plus grandes.

M. OLIVER: Alors l'honorable député voudrait maintenir un état de choses grâce auquel nos exportations sur ce pays restent à un chiffre inférieur?

M. WRIGHT: Je dis qu'on ne nous permettra pas d'y opérer des ventes dans une forte mesure.

M. CARVELL: Le ministre des Finances affirme que nos exportations sur les Etats-Unis augmentent.

M. WRIGHT: Elles n'augmentent pas dans une mesure notable. Le total de nos ventes aux Etats-Uuis égale à peine le total des marchandises américaines que nous admettons en franchise, et cela représente plus d'un tiers de nos importations totales à provenance de ce pays. Naturellement, entre deux pays limitrophes, séparés par une simple ligne imaginaire de 4,000 milles de longueur, il faut bien qu'il se fasse un certain va-et-vient de marchandises, ne serait-ce que sous forme de marchandises en transit, utilisant les voies ferrées des Etats-Unis, ainsi que les capitaux de leurs banques, et donnant de l'emploi à leurs habitants.

M. OLIVER: Dois-je comprendre que l'honorable député trouve à redire à ce que nos marchandises passent ainsi la frontière?

M. WRIGHT: Ce n'est pas moi qui y trouve à redire, ce sont nos amis les Américains. A moins, disent-ils, que nous ne soyons les agents du Canada, à moins que nos sociétés financières ne soient chargées ce négocier ces affaires pour eux, s'ils ne veulent devenir nos simples auxiliaires, de simples bûcherons et portefaix, s'ils ne veulent prendre ce rôle ignominieux nous ne leur permettrons pas de commercer avec nous.

M. OLIVER: Mais le ministre des Finances prétend que notre commerce de ce côté augmente.

M. WRIGHT: S'il plaît à l'honorable député d'adopter ce rôle, c'est son affaire, mais nous ne sommes pas tous d'humeur à nous humilier ainsi. Pour en revenir à la question des pommes de terre, on voudra bien observer que depuis bien longtemps, toutes les fois qu'il y a eu disette dans certaines parties, elles ont été abondantes dans d'autres régions du Canada. Si l'on considère le Canada dans son ensemble et les Etats-Unis dans leur ensemble, les cultivateurs canadiens ont obtenu d'aussi forts prix de leurs pommes de terre que les cultivateurs des Etats-Unis. Dans la ville que j'habite, j'ai acheté il y a quelques semaines des pommes de terre du Nouveau-Brunswick, au prix de $1.40 le sac. Ces pommes de terre étaient d'assez bonne qualité; on produit là-bas d'assez bons tubercules; je ne pense pas que ces pommes de terre soient de meilleure qualité que celles récoltées d'ordinaire dans le district que je représente.

Dans ma partie du pays, il est très rare que nous achetions autre chose que des pommes de terre de production locale; mais au début de la saison dernière, nous avons souffert d'une sécheresse prolongée, et la récolte des pommes de terre a été très faible dans notre région. Dans d'autres parties de l'Ontario, la récolte a été assez abondante. Les prix courants de la pomme de terre ont été élevés à Toronto, Hamilton, Montréal et autres grandes villes, et il me semble que dans Montréal et Toronto où des centaines de boisseaux de pommes de terre ont été écoulés, nos amis du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard auraient trouvé un débouché suffisant pour absorber tout leur surplus, et cela en réalisant d'assez beaux bénéfices.

J'espère que nous ne serons pas les victimes d'une autre épidémie de bavardage à propos de ce marché de quatre-vingt-dix millions. Mais si nos amis de la gauche désirent discuter de cette façon, nous sommes prêts à les rencontrer en tout temps, partout, et à toute condition; le résultat sera le même qu'en 1911. Je crois qu'ils seraient sages de ne pas occuper plus qu'il ne faut le temps de la Chambre à une discussion de cette nature. Pour ma part, je suis tout préparé à appuyer toute législation qui assurera de meilleurs marchés aux cultivateurs du Canada. Mais je veux qu'on me démontre que ce sera un marché meilleur. Un incident qui s'est produit aux débuts de la colonisation de la province d'Ontario me revient à la mémoire. Les temps étaient durs et les habitants trouvaient difficilement leur subsistance. Un cultivateur, venu très tôt, et qui avait réussi à acquérir quelque propriété autour de sa maison, possédait entre autres choses quelques gorets qu'il gardait dans une porcherie près du logis. Deux voisins miséreux décidèrent de voler un des gorets. Mais malheureusement pour eux, pendant qu'ils délibéraient en route, un ours les devança et dévora le goret. L'un des hommes entra dans la porcherie pendant que l'autre faisait sentinelle au dehors. Après une attente de quelques moments, ce dernier demanda: "L'as-tu pris?"—Oui, répondit l'effracteur, mais il me tient, et me serre à me faire crier." Si les cultivateurs canadiens réussissaient à atteindre le marché américain en ouvrant largement le marché du Canada, ils découvriraient qu'au lieu d'obtenir ce marché américain, ils perdraient leur propre marché au bénéfice des cultivateurs des Etats-Unis, qui les embrasseraient à les faire crier.

M. CARVELL: On dit que "le fou s'expose où le sage craint d'avancer"; et en pleine conscience de la terrible responsabilité que je prends, et même en face du conseil, de la menace, presque, de mon honorable ami de Muskoka (M. Wright),

je dois dire quelques mots, non pas sur la question réciprocitaire, non pas sur les essais à la tuberculine imposés aux animaux allant aux Etats-Unis, mais sur la question qui est vraiment d'actualité, la question de savoir s'il n'est pas possible de faire quelque chose pour ouvrir le marché américain aux pommes de terre des Provinces maritimes—mêmes si les gens ne le veulent pas. Je félicite le ministre des Finances de la belle façon dont on l'a défendu, car il a évidemment décidé, sans discussion plus ample, de ne pas consentir à cette résolution. Je le féliciterai sur sa défense, et sur l'exposé de cette possibilité de cultiver et de vendre des pommes de terre, faits par un député qui représente une circonscription si rocheuse, si stérile, qu'il lui faut importer les pommes de terre du Nouveau-Brunswick, à 1,500 milles de distance, pour pouvoir en manger quelques-unes. Cet honorable député (M. Wright) doit en savoir long sur la culture de la pomme de terre; ses mandataires doivent être énormément intéressés à savoir si les gens des Provinces maritimes vendent leurs pommes de terre aux Etats-Unis ou dans toute autre partie de l'univers. Si les députés qui défendent l'attitude du ministre des Finances sont des cultivateurs, quelle sorte de gens doivent-ils représenter? Quelle espèce de cultivateurs doivent exister dans les comtés des députés qui se lèvent et suggèrent que les cultivateurs devraient garder des pommes de terre gâtées dans leurs caveaux jusqu'à la mi-juin ou la fin de juillet?

Quelques députés sont portés à traiter légèrement tout ce qu'ils savent être contraire à leurs intérêts particuliers; mais il est inutile de chercher à rejeter à la légère la grande question d'un marché pour les pommes de terre, en ce qui concerne les Provinces maritimes. Il ne sert à rien de dire que la question a été réglée par la défaite de la réciprocité. On l'a réglée pour trois ou quatre ans, mais si les honorables députés croient que ce sujet est classé à jamais, il leur reste encore à penser trois ou quatre fois. Une question économique ne sera jamais réglée à moins d'être réglée logiquement; et en tant qu'il s'agit de pommes de terre, la question n'a pas été décidée logiquement en 1911. Je ne sais pas si mon honorable ami est ou non cultivateur; je crois qu'il ne représente pas une circonscription agricole.

M. WRIGHT: Je suis un cultivateur et je représente des cultivateurs. Je produis beaucoup plus que le cultivateur ordinaire dans la province de mon honorable ami.

M. CARVELL: Alors, mon honorable ami ne produit pas de pommes de terre. Il affirme que nous n'avons pas besoin de commercer avec les Etats-Unis, et que les Etats-Unis n'ont pas besoin de traiter avec nous. Je ne nierai pas qu'ils aient été peu prévenants; il n'y a pas que des saints sur cette terre, et il n'y a pas que des anges aux Etats-Unis. Les Américains ont fait une foule de choses hostiles au sujet de leur tarif, et j'oserai dire qu'il commettront encore des actes malveillants. Nous avons manqué de bienveillance dans notre tarif et nous en manquerons encore probablement; mais cela ne signifie pas que nous devrions négliger tout commerce avec les Etats-Unis quand cela peut nous rapporter de l'argent. L'honorable ministre indiquait l'autre jour dans son discours (page 3184) que, pendant les onze mois terminés le 28 février 1914, nous avions exporté pour $161,000,000 de marchandises aux Etats-Unis, et que, dans tout le cours de l'année précédente, nous n'avions exporté que pour $150,000,000. Il y avait eu augmentation de 12 millions dans les onze mois, et cette augmentation devait probablement atteindre $15,000,000 pour toute l'année. Et les honorables députés disent encore que nous n'avons pas besoin de commercer avec les Etats-Unis.

Le ministre admettait que l'augmentation provenait de la mise en vigueur du tarif Underwood. Dè qu'on a enlevé les restrictions tarifaires imposées par les Etats-Unis, la vente des marchandises canadiennes sur les marchés américains a commencé. Il n'est pas un cultivateur de l'ouest ontarien qui n'ait pas aujourd'hui tiré profit du nouveau tarif américain; il n'aurait pas expédié ses produits aux Etats-Unis s'il n'y avait pas trouvé un marché plus satisfaisant. Nous avons expédié des Provinces maritimes, pendant les mois d'octobre, novembre et décembre 1911, 2,992 boisseaux de pommes de terre, soit trois ou quatre charges de wagon. Dans les mêmes mois de l'année 1912, nous avons expédié 2,341 boisseaux, et en 1913, dans les mêmes mois, nous avons exporté 160,000 boisseaux. Pourquoi avons-nous exporté une si forte quantité de pommes de terre aux Etats-Unis durant ces trois mois? Tout simplement parce que la barrière tarifaire a été partiellement abattue. Le nouveau tarif américain a été publié au mois de mars 1913. Au Nouveau-Brunswick on plante les pommes de terre en mai; les gens savaient qu'il y aurait une forte réduction du tarif; ils ont doublé leur acrage, et ils ont

en fin de compte exporté cette immense quantité de pommes de terre.

Mais les rapports de commerce ne nous disent pas tout pour le Nouveau-Brunswick. Mon comté s'étend sur 50 milles le long de la frontière américaine. Le district producteur de pommes de terre s'étend sur 25 à 30 milles dans le comté de l'honorable député d'York (N.-B.), et sur 50 ou 75 milles dans la circonscription de l'honorable député de Victoria. 50 ou 75 milles de ce territoire constituent une région densément peuplée, les fermes se prolongeant immédiatement à la frontière. Du côté américain, il y a un chemin de fer à 2 ou 3 milles de cette frontière; du côté canadien, le chemin de fer est à 10 milles à l'est. Pendant cette période, le cultivateur domicilié à 2 ou 3 milles du chemin de fer de la frontière, au lieu d'expédier ses pommes de terre comme à l'ordinaire, les charroyait au delà de la ligne, voyage par voyage, payait les droits, et vendait aux acheteurs américains. Je ne doute pas qu'on ait expédié de cette façon de 150,000 à 200,000 boisseaux de pommes de terre, hors de mon comté, pendant les trois mois en question, et ces expéditions ne sont pas consignées dans les rapports de commerce. Je ne pourrais pas même tenter de décrire la prospérité qui régnait dans mon comté à cette époque. Nous avions doublé nos cultures, nous avions de bonnes récoltes, nous avions eu une température assez belle, et nous avions obtenu un prix assez avantageux. La cote des pommes de terre à cette saison de l'année était de 80 cents à $1 le baril.

M. WRIGHT: Quel est le poids de votre baril?

M. CARVELL: 165 livres. Nous avons obtenu de $1.15 à $1.35 le baril pour nos pommes de terre durant ces trois mois. Lorsque l'interdiction fut prononcée, vers la fin de décembre 1913, nous obtenions environ $1.35 le baril pour nos pommes de terre, et ils obtenaient, immédiatement au delà de la frontière, 15 cents de plus par baril. Nous perdions le 10 pour 100. Mais les conditions étaient à bien parler splendides. Des fermes auxquelles on n'avait jamais songé antérieurement étaient achetées et vendues. J'ai été moi-même l'une des victimes. J'ai acheté une ferme de $5,000, croyant que je pourrais faire de l'argent en cultivant des pommes de terre; mais l'interdiction est venue, et je ne sais plus ce que je vais faire de ma ferme. J'avais mal deviné. La propriété s'est augmentée de 50 p. 100, dans certains cas jusqu'à 100 p. 100, dans l'espace de trois mois. Mais les cultivateurs ne voulaient pas vendre leurs propriétés, car ils croyaient que l'état de choses était tel qu'ils pourraient faire de l'argent en retenant leurs biens.

Je consens à admettre avec mon honorable ami (M. Wright) qu'il y a plusieurs personnes malveillantes aux Etats-Unis quand il s'agit de commerce. J'admettrai que tous les ennuis de l'interdiction nous venaient directement de nos voisins du comté d'Aroostook. C'est là le grand district producteur de pommes de terre du continent; ce comté produit de 12 à 13 millions de barils de pommes de terre, et nous pourrions en produire autant dans la même superficie de terrain, au Nouveau-Brunswick, si nous avions le débouché nécessaire. Comme je l'ai dit, ce n'était pas le prix énorme, mais la latitude du marché, qui était d'un si bel avantage. M. McKane, un expéditeur très important de pommes de terre, m'a affirmé qu'il avait été obligé de télégraphier et d'écrire pour trouver une chance de vendre de trois ou quatre wagons de ce légume à Toronto; mais le téléphone sonnait, et une commande arrivait de Boston: Pouvez-vous m'expédier 25, 30, 40 ou 50 wagons?

Le marché était illimité. Extraire les pommes de terre des champs, les transporter à la gare et en faire le chargement sur les wagons, voilà à quoi tout se résumait. Si nos cultivateurs eussent réussi à obtenir des wagons, ou bien d'exporter 600,000 à 800,000 boisseaux aux Etats-Unis, ils en auraient expédié le double. Nombre de cultivateurs de Carleton ont en leur possession des chargements de wagons d'engrais à utiliser au cours de la saison, chaque wagon est l'équivalent de 15 à 20 tonnes à $40 la tonne. Nombre de cultivateurs font une dépense annuelle de $1,000 pour engrais seulement, et c'est une dépense judicieuse et rémunératrice. Dans mon propre comté il y a nombre de cultivateurs qui dépenseraient cette année $2,000 en engrais et ce serait un judicieux emploi de leur argent. Les ministériels qui rient en ce moment et se moquent de ce que j'affirme, ignorent le premier mot de la question. Le député de Dufferin (M. Best) ensemence 2 ou 3 acres de pommes de terre et c'est ce qu'il appellerait, sans doute, une forte récolte. Quant au député de Muskoka (M. Wright) il croirait faire merveille, sans doute, s'il cultivait une parcelle de 1 acre et demi.

Dans mon comté, si le marché américain nous était ouvert, chaque agriculteur cultiverait 20 acres. Au Maine, une culture

de 25 à 50 acres est chose commune, et nombre d'agriculteurs consacrent jusqu'à 100 acres à la culture des pommes de terre. Que ces députés aillent donc visiter ces champs de pommes de terre et voir ces récoltes, et nous n'entendrons plus éclater ce gros rire auquel se livrait un collègue appuyé à la muraille, hier et cet après-midi. Ces messieurs parleraient alors en connaissance de cause; ils ne viendraient plus prodiguer l'insulte à ceux qui discutent ici et se prononcent de science certaine. Une petite leçon de savoir-vivre et d'étiquette leur profiterait. S'ils ne tiennent pas à s'éclairer sur les conditions économiques du pays, qu'ils apprennent au moins à vivre. Qu'ils aillent donc au Maine et ils y verront avec étonnement des champs de pommes de terre de 20 à 30 acres, où la plantation se fait d'après les méthodes les plus modernes. Tout se fait à la mécanique: le coupage des fragments de pommes de terre à plantation, la culture, l'arrosage et la pulvérisation et enfin l'arrachage.

M. BEST: Enfin, tout se termine ici en jactance et en verbiage.

M. CARVELL: Libre à l'honorable député de s'en donner à cœur-joie, son observation trahit bien la source d'où elle émane; elle révèle parfaitement la mentalité de son auteur. Et je me demande quel doit être la mentalité du comté qui confie son mandat électif à un homme de cette valeur. Comme mon voisin le suggère, il faudrait frapper d'interdiction ce collège électoral et lui fermer l'accès de cette Chambre des communes.

Voilà donc la situation qui nous est faite. Je connais nombre de cultivateurs qui ont aujourd'hui des chargements de wagons d'engrais dans leurs bâtiments, afin de faire en grand la culture des pommes de terre cette année; mais l'interdiction existe et ces agriculteurs n'osent pas planter leurs pommes de terre. On n'y saurait penser. Nul agriculteur ne songerait aujourd'hui à cultiver 25 acres de pommes de terre, car il ne sait sur quel marché les vendre. Nous pouvons bien en vendre une certaine quantité sur les marchés de Québec et de l'Ontario. Sa quantité varie avec les années. Depuis deux ans, nous en avons vendu une assez forte quantité. Dans mon seul comté, nous avons expédié 250,000 à 300,000 barils sur les marchés de Québec et de l'Ontario. Du moment que l'interdiction a été établie, le prix est monté à $1 le baril, soit à peu près 40 cents le boisseau, et ce prix était demeuré stationnaire; mais il y a deux semaines le prix a subi la hausse, vu la grande demande pour semence. Depuis trois ou quatre jours, le prix est probablement de $1.25 le baril, mais il n'est pas comparable au prix de novembre et de décembre, alors que nous écoulions notre produit sur le marché américain. Dans l'état du Maine, aujourd'hui, le prix obtenu par le cultivateur est de $1.75 à $1.80 le baril de pommes de terre.

M. A. A. McLEAN: Quel serait le chiffre du droit par baril?

M. CARVELL: Le chiffre de la taxe douanière aujourd'hui, si nous pouvions exporter nos pommes de terre, serait de 12 à 15 cents, environ.

M. A. A. McLEAN: L'écart serait supérieur au droit.

M. CARVELL: Oui, mais il nous est impossible d'expédier nos pommes de terre de l'autre côté de la frontière, à cause de l'interdiction. Je me borne à signaler les conditions qui existent aux Etats-Unis. Le prix actuel des pommes de terre est de $1.25, ou du moins tel a été le prix en vogue la semaine dernière ou à peu près. Au cours de l'hiver, le prix a été de $1, mais de l'autre côté de la frontière, il est de $1.75 à $1.80 le baril.

M. MORPHY: Cette interdiction est-elle légitime?

M. CARVELL: J'y viendrai bientôt. Je ne passerai pas l'interdiction sous silence, puisque c'est bien là ce qui m'a porté à prendre la parole. Au Nouveau-Brunswick, le cultivateur peut en moyenne cultiver 5 acres de pommes de terre et expédier sa récolte sur les marchés de Québec et d'Ontario. Nous en expédions aussi à Cuba. J'ai obtenu au département des Douanes un relevé que je passerai volontiers à ceux qui désireraient l'examiner. D'après ce relevé, les cultivateurs du Nouveau-Brunswick auraient expédié de 50,000 à 60,000 boisseaux de pommes de terre à Cuba, et l'année précédente, à peu près la même quantité. Il y a quatre ou cinq ans, notre exportation à Cuba était bien plus importante. Le Gouvernement canadien a accordé une subvention annuelle de $25,000 à une ligne de vapeurs faisant le service entre Saint-Jean et Cuba, et cela dans le but de tenter de trouver un débouché pour notre récolte de pommes de terre; puis, le gouvernement du Nouveau-Brunswick a aussi prêté son concours financier dans le but d'atteindre cet objectif. Il a établi un entrepôt à Cuba, et un autre à Saint-Jean. Tout le monde a compris que le grand problème qui se dresse au Nouveau-Brunswick depuis cinq ou six ans, au point

de vue de l'agriculture, c'est de trouver un débouché pour nos pommes de terre. Nous le comprenons parfaitement, du moment qu'on nous ouvre un marché, la production devient illimitée; nous pourrions produire dix fois la quantité que nous récoltons aujourd'hui, si on nous ouvrait un marché. Nous avons essayé de nous créer un marché à Cuba, mais cette tentative a abouti pour ainsi dire à l'insuccès. Force nous est donc d'expédier nos pommes de terre à 1,000 milles de distance par mer, dans un pays tropical, et une fois rendus là, nous constatons qu'il y existe une coalition, un trust des pommes de terre assez puissant pour écraser tous ceux qui ne veulent pas se laisser rançonner par le trust. En conséquence, l'effet tenté a abouti à l'avortement. Nous ne saurions expédier de pommes de terre en Europe, parce qu'elles s'y vendent à meilleur marché qu'ici. Il ne nous reste donc que notre marché national, et il existe une limite précise qu'il est imposible de franchir. Il faut donc limiter la production aux besoins du marché national et nous ne saurions trouver de débouché ailleurs qu'aux Etats-Unis.

Au cours de l'été 1913, la rumeur s'accrédita que le tarif américain allait subir une forte réduction, sinon un dégrèvement absolu. Les producteurs de pommes de terre du Maine constituent un groupe d'hommes influents et il y figure des cultivateurs qui forment une élite intellectuelle et une catégorie d'hommes riches qu'on ne trouve pas ailleurs sur le continent américain; bref, ces cultivateurs, en cultivant les pommes de terre sur un sol semblable au nôtre, se sont enrichis au point de se payer le luxe d'automobiles. Mes amis d'Ontario y gagneraient à passer trois ou quatre jours au comté d'Aroostook, état du Maine; ce serait pour eux toute une révélation. Je n'ai pas mission de faire ici l'éloge du Maine; je vise uniquement à indiquer ce que nous pourrions faire au Nouveau-Brunswick si le marché des Etats-Unis nous était ouvert.

Ces cutivateurs, en 1911, ont fait preuve d'autant d'étroitesse d'esprit que quelques-unes de nos propres populations. Ils pensaient que l'ouverture du marché des Etats-Unis à l'importation de nos pommes de terre leur serait en quelque sorte préjudiciable. Ils croyaient que nous produirions des pommes de terre en quantités suffisantes pour influencer le marché américain. Ils ont peut-être raison à cet égard, mais je ne saurais me ranger à leur avis. A mon sens, ils redoutaient la concurrence des pommes de terre de provenance européenne, plutôt que celle des pommes de terre d'origine canadienne. Après le dégrèvement du droit, il arriva qu'on a expédié des pommes de terre du Nouveau-Brunswick et de quelques autres parties du pays, mais seulement en quantités limitées, par suite de l'insuffisance de notre production. Nous n'avions qu'une certaine quantité à vendre. Il arriva aux Etats-Unis des pommes de terre d'Allemagne, de Hollande, d'Ecosse, et, si je ne me trompe, aussi d'Angleterre.

Les producteurs du Maine s'organisèrent et décidèrent d'empêcher l'importation des pommes de terre, si faire se pouvait. Il n'était nullement nécessaire de légiférer en ce sens aux Etats-Unis; il existait une loi à cet égard. Je n'ai pas souvenance de l'expression consacrée, mais il existait une loi, comme il en existe une au Canada, autorisant les fonctionnaires de l'administration à interdire, par voie de réglementation, —nous dirions ici par décret du conseil— l'importation des pommes de terre atteintes de maladie parasitaire.

Les producteurs de pommes de terre du Maine demandèrent au gouvernement des Etats-Unis d'interdire l'importation aux Etats-Unis des pommes de terre originaires de tout pays où existait cette maladie. Ils prétendirent, ce que personne ne nie maintenant, qu'il existe beaucoup de maladies parasitaires parmi les pommes de terre en Allemagne et il en existe aussi sur la pomme de terre d'Angleterre et d'Ecosse. Ils prétendirent qu'il en existait aussi sur la pomme de terre canadienne. Au commencement de la saison, nous rencontrâmes des représentants de puissantes sociétés américaines parcourant le Nouveau-Brunswick et examinant nos champs, afin de constater s'il y existait une maladie connue sous le nom de gale gangreneuse ou poudreuse.

Quelques-uns de mes collègues m'ont passé, sans doute par badinage, le document que voici. Qu'ils me permettent de leur faire observer que ce n'est nullement là matière à plaisanterie pour le Nouveau-Brunswick. Ce document est publié par notre département de l'Agriculture ici, et le département mérite toute notre reconnaissance pour cette publication qui, j'en suis convaincu, vaudra des milliers de dollars aux populations des Provinces maritimes. Voià une autre preuve que si nos honorables collègues de cet autre côté (la droite) connaissaient parfaitement la question, ils ne nous auraient pas donné le spectacle que nous avons vu hier.

Ils ont prétendu que les pommes de terre du Nouveau-Brunswick étaient affectées par une maladie connue sous le nom de gale poudreuse. Aussitôt que la chose a été découverte—je parle maintenant pour moi seul—j'ai écrit au ministère, l'informant que ces agents parcouraient tout le Nouveau-Brunswick à la recherche des traces de cette maladie. Je lui ai télégraphié, je lui ai écrit et je lui ai télégraphié de nouveau, et si vous prenez la peine de vous rendre au ministère de l'Agriculture, vous y trouverez un grand nombre de communications venant de moi attirant l'attention sur ce qui se passait. Je ne dis pas que le ministère a négligé de prendre des précautions raisonnables, mais je pense qu'il n'a pas saisi toute l'importance de la question. J'ai demandé au ministre d'envoyer des agents dans toute la province de Nouveau-Brunswick pour y faire une enquête sur les champs de pommes de terre afin de découvrir si la maladie existait, pour que, si elle n'existait pas, nous fussions en position, quand la question serait soulevée à Washington, de prouver qu'elle n'existait pas. Si j'ai quelque reproche à faire au Gouvernement ou au ministère de l'Agriculture, c'est qu'on ne s'est pas occupé de mon avis, qui était pourtant dans l'intérêt du ministère et qui touchait à une question d'une importance vitale pour les intérêts commerciaux de mes électeurs. On a annoncé qu'une réunion serait tenue à Washington, le 18 décembre, pour la discussion de cette question, et en effet, à cette date, la chose a été discutée devant le secrétaire de l'agriculture des Etats-Unis. L'Allemagne, la Hollande, la Belgique, l'Angleterre, l'Ecosse et le Canada étaient représentés. Je me propose de traiter la question ici au point de vue canadien seulement.

M. BLAIN: Etait-ce avant ou après la mise en vigueur de l'interdiction?

M. CARVELL: C'était avant. Cette réunion a été tenue après que les producteurs de pommes de terre du Maine eurent demandé à leur gouvernement d'imposer l'interdiction. Le Gouvernement canadien était représenté par le sous-ministre de l'Agriculture, M. O'Halloran, qui, si je ne me trompe, n'avait pas la prétention d'en connaître bien long en la matière. Je ne dis pas cela dans le but de le critiquer, parce qu'il ne s'est pas rendu là sous le prétexte qu'il connaissait bien la question. Le Canada était aussi représenté par le docteur Gussow, le technicien du département, qui a peut-être des qualifications éminentes—je suis certain que je ne les connais pas. Tout de même, il était là. Je dois dire que les informations que j'ai eues de mes amis qui étaient présents ne sont pas tout à fait flatteuses pour le docteur. Il a produit l'impression qu'il en connaissait beaucoup plus long au point de vue technique et scientifique qu'au point de vue pratique.

M. BLAIN: Il est l'auteur du document que mon honorable ami tient dans sa main.

M. CARVELL: Oui; je dis qu'il a prononcé un très long discours sur le côté technique de la maladie, mais je ne crois pas qu'il en connaissait aussi long sur le côté pratique. Néanmoins, je ne suis pas ici pour critiquer qui que ce soit. Je m'efforce d'exposer certains faits devant la Chambre et je voudrais savoir s'il est possible de faire quelque chose pour nous rétablir dans notre ancienne position.

M. BURNHAM: Quel effet aurait l'abolition des droits sur les importations d'Europe?

M. CARVELL: La proposition de mon honorable ami de Northumberland (M. Loggie) ne demande pas l'abolition des droits.

M. BURNHAM: Cela n'est pas juste; c'est trop fort.

M. CARVELL: Mon honorable ami (M. Burnham) a droit à son opinion, mais il aura son tour de parler plus tard et il peut s'il le veut aller en aéroplane et apporter une cargaison de pommes de terre au Canada. La province du Nouveau-Brunswick était représentée par le sous-ministre provincial de l'agriculture, et les marchands de pommes de terre par M. Guy Porter, de Porter and Manzen, Limited, qui est la maison qui fait le plus grand commerce de pommes de terre dans les Provinces maritimes. La question a été discutée à fond. Il y avait environ trois cents représentants venant des différentes parties des Etats-Unis, demandant tous l'interdiction de l'importation des pommes de terre à cause de cette maladie; les renseignements qui avaient été recueillis par ces délégués ont été mis devant le secrétaire de l'agriculture, et le fait a été établi qu'il y avait de la maladie dans les pommes de terre du Nouveau-Brunswick. Je ne suis pas certain, mais je crois qu'il a été établi qu'il y avait aussi de la maladie dans les pommes de terre de la province de Québec, mais je ne crois pas qu'on ait attaqué les pommes de terre de l'Ontario ou de l'île du Prince-Edouard. Le résultat a été que six ou sept jours plus tard l'interdiction était prononcée sur les pommes de terre de tous

les pays où la maladie existait et, comme on prétendait que la maladie existait chez nous, l'importation des pommes de terre du Canada était défendue. Je comprends que les termes de l'ordonnance permettaient au gouvernement des Etats-Unis de soustraire à l'interdiction toute province du Canada dans laquelle il n'y avait pas de maladie, et c'est pourquoi je crois que la province d'Ontario pourrait être soustraite à l'application de l'interdiction si les gens de l'Ontario le désiraient. Tout de même nous ne pouvons y soustraire les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick. Il serait de l'intérêt des producteurs de pommes de terre de l'île du Prince-Edouard que des efforts soient faits dans le but de soustraire à l'interdiction les pommes de terre de cette province. Je sais que, pour le présent, le Nouveau-Brunswick ne peut réussir à se soustraire à l'interdiction tant qu'il n'aura pas été démontré, à la satisfaction des autorités américaines, que nos pommes de terres sont exemptes de maladie.

M. MORPHY: L'honorable député considère-t-il que, en mettant l'interdiction sur les pommes de terre du Nouveau-Brunswick, les autorités américaines ont agi loyalement?

M. CARVELL: Oui, je le crois. Si les autorités américaines sont honnêtement convaincues que nos pommes de terres sont affectées par une maladie, je crois qu'elles peuvent très loyalement en prohiber l'importation. A ce sujet, je désire citer le "Citizen" de ce matin.

M. WRIGHT: Quand le comité des Etats-Unis a fait son enquête, a-t-il trouvé que les pommes de terre américaines étaient affectées par la maladie?

M. CARVELL: D'abord, ce sont les producteurs de pommes de terre du Maine qui ont demandé l'interdiction et ils l'ont provoquée par des raisons absolument intéressées, croyant que s'ils pouvaient empêcher l'importation des pommes de terre de tous les autres pays, ils auraient de meilleurs prix pour leurs pommes de terre, ou du moins que les prix se maintiendraient. Ces gens ont envoyé leurs agents dans notre province et ils ont prétendu avoir trouvé—je ne prétends pas qu'ils n'ont pas trouvé—des preuves de l'existence de la gale poudreuse. Je n'ai jamais vu dans le Nouveau-Brunswick une pomme de terre ressemblant exactement à celle qui est décrite dans le document du ministère de l'Agriculture et qui est donnée comme un exemple de la maladie de la gale poudreuse. Je ne cultive pas les pommes de terre, et il se peut que la gale poudreuse se trouve dans le Nouveau-Brunswick sans que je le sache, mais j'ai souvent discuté la question avec ceux qui en font la culture et ceux qui en font le commerce, et s'il se trouve des personnes pour croire à la présence de cette maladie, il se trouve aussi que neuf personnes sur dix refusent absolument d'y croire.

C'est une question à discuter. Cependant, personne n'a encore réussi à me convaincre que la gale existe sur les pommes de terre du Nouveau-Brunswick, mais si les autorités des Etats-Unis déclarent qu'elles en ont la preuve, je ne suis pas prêt à leur donner le démenti. Tout de même, je doute fortement de la présence de cette maladie au Nouveau-Brunswick. Pour continuer mon récit: d'autres parties des Etats-Unis mises en éveil par l'exemple du Maine, prétendent que, si cette gale poudreuse a attaqué les pommes de terre du Nouveau-Brunswick, qui se trouve exactement sur les frontières du Maine, il serait certainement logique que la même maladie existe dans le Maine. A la suite de cette discussion, une forte délégation du comté d'Aroostook s'est rendue à Washington, et après une longue argumentation une ordonnance a été rendue par laquelle des inspecteurs étaient portés à tous les points d'expédition dans le Maine. Chaque wagon de pommes de terre expédié d'Aroostook au cours des derniers deux ou trois mois a été inspecté et scellé par l'inspecteur, et s'il trouve des traces de ce qu'il croit être la gale ou quelque autre maladie, il donne un certificat spécifiant que ces pommes de terre ne devront pas servir à autre chose que l'alimentation, parce que tout le monde sait que cette maladie de la pomme de terre n'affecte pas la santé des consommateurs. Mais si l'inspecteur constate que les pommes de terre ont la gale ou toute autre maladie il défend qu'on les emploie pour des fins d'ensemencement. Pour expliquer cela, il est bon de rappeler qu'au moins la moitié des pommes de terre produites dans le nord du Maine est vendu pour des fins d'ensemencement dans le sud, et non pour la consommation. On prétend que les pommes de terre qui poussent dans le sud ne se reproduisent pas aussi bien que celles qui ont poussé dans le nord, et alors personne n'ensemence son champ avec des pommes de terre du sud quand il peut s'en procurer du nord. Les pommes de terre du Nouveau-Brunswick serviraient à l'ensemencement dans le sud, tout comme celle du Maine. Il me semble que nous pourrions un peu critiquer notre ministre de l'Agriculture parce qu'il n'a pas établi en Ca-

nada un système d'inspection semblable à celui du Maine. Mais même cette inspection rigide ne donne pas satisfaction aux producteurs de pommes de terre des autres parties des Etats-Unis. On prétend que si la maladie existe dans le Maine, cet état ne devrait pas avoir le droit de disséminer cette maladie par tous les Etats-Unis. On a adopté une nouvelle ligne de conduite.

Je vois dans le "Citizen" de ce matin une dépêche de Washington ainsi conçue:

Washington, 28 avril.—On annonce que des mesures préventives contre les pommes de terre du Maine, devant entrer en vigueur le 1er août prochain, ont été adoptées aujourd'hui par le département de l'agriculture, parce qu'on a constaté la présence de la gale poudreuse. Après le 1er août, les pommes de terre communes ou d'Irlande, ne pourront être expédiées en dehors de l'Etat du Maine, sauf en se conformant aux règlements du département de l'agriculture.

Ceci devrait convaincre même l'incrédule député de Muskoka (M. Wright) que les Américains sont quelquefois sincères dans ce qu'ils font et ne s'occupent pas uniquement à être désagréables aux producteurs de pommes de terre du Canada. Il est si facile de faire le fanfaron dans un petit village éloigné, qu'en venant ici on est quelquefois porté à oublier qu'on a changé de théâtre; on oublie que les arguments qui ont pu avoir du succès là-bas sont absolument déplacés dans la Chambre des communes. Je crois que c'est ce qui est arrivé à l'honorable député de Muskoka. Il s'imagine que tous les Américains naissent avec des cornes et les pieds fourchus et que leur unique occupation dans la vie est de faire des niches à l'empire britannique.

Nous ne sommes pas de cet avis et, pour ma part, je refuse absolument de partager cette manière de voir. Je suis convaincu que les Américains sont les commerçants les plus intelligents et les mieux doués qu'il y ait au monde; je suis prêt à admettre qu'ils réussissent mieux que tous leurs rivaux dans toutes leurs entreprises commerciales, et je dirai même qu'ils sont probablement aussi égoïstes que tous les autres peuples. Il n'est pas nécessaire de mettre les choses plus belles ou plus laides qu'elles ne sont. Ils sont adroits, entreprenants, soucieux de leurs intérêts et ne se laissent jamais dépasser quand la chose est possible.

Je crois avoir fait un tableau fidèle de la situation telle qu'elle existait à ce moment. Je ne vois qu'un seul rayon d'espoir, c'est que le département de l'agriculture des Etats-Unis n'a pas l'intention d'interdire absolument l'exportation des pommes de terre du Maine dans le reste des Etats-Unis, car la dépêche que je viens de citer dit que les expéditions ne pourront être faites qu'en conformité des règlements du département de l'agriculture. Pourquoi notre ministre de l'Agriculture ne profiterait-il pas de cette occasion offerte qui lui est tendue et ne chercherait-il pas à savoir s'il est possible que ces règlements s'appliquent également au Canada? Je ne crois pas du tout à la maladie des pommes de terre de l'île du Prince-Edouard. Nos ministres ne doivent pas avoir peur de s'adresser au gouvernement des Etats-Unis; il ne mord pas, il ne rue pas, il ne fait rien de cela. Il n'est pas probable qu'il nous concédera tous les avantages, mais j'espère que nous en avons fini avec tout ce fatras de drapeaux, de loyalisme, etc., lorsqu'il s'agit de commerce. Mettons-nous à l'œuvre sérieusement. Les Américains nous ont souvent donné la preuve qu'ils ne sont pas aussi méchants que le suppose l'honorable député de Muskoka; ils ont aboli les droits sur nos bœufs, sur nos porcs, sur nos moutons; ils ont réduit de moitié les droits sur notre foin et les ont abaissés sur notre orge. Ils disent de plus: Du moment que vous abolirez le droit sur notre blé, nous l'abolirons sur le vôtre. Ils nous font la même offre au sujet des pommes de terre et ils nous tendent la branche d'olivier plus qu'ils ne l'ont jamais fait jusqu'à présent. Ils désirent faire du commerce avec le Canada. J'admets que les cultivateurs du Maine ne désirent pas que nos pommes de terre aillent aux Etats-Unis, mais je suis convaincu que le président, le gouvernement et la grande majorité des consommateurs des Etats-Unis sont disposés à accepter nos pommes de terre en franchise, si nous abolissons les droits sur les leurs.

Je n'ai aucun doute non plus qu'ils s'efforceront sérieusement à empêcher la propagation de la maladie dans leur pays. S'ils sont convaincus de l'existence de cette maladie, comment pouvons-nous leur reprocher de prendre les moyens d'en empêcher la propagation? Si nous sommes convaincus que nos voisins désirent sincèrement commercer avec nous, je ne verrais rien d'humiliant à ce que le ministre de l'Agriculture, un membre du Gouvernement ou un fonctionnaire, se rendît à Washington pour voir s'il serait possible de conclure des arrangements par lesquels nos pommes de terre seraient admises aux Etats-Unis aux mêmes conditions que les pommes de terre de l'état du Maine. Nous avons constaté l'existence de la gale dans le Nouveau-Brunswick et dans la province de Québec et les Américains ont

constaté son existence dans l'état du Maine. Je sais que depuis deux mois ils permettent que les pommes de terre de l'état du Maine soient expédiées dans les autres états, à certaines conditions et, d'après ce que je vois par les journaux, il en sera encore ainsi à l'avenir. Pourquoi ne pas envoyer quelqu'un à Washington pour savoir s'il serait possible de conclure un arrangement comme celui dont je parlais il y a un instant? Je ne vois là rien de dérogatoire à la dignité du Canada, des Canadiens ni même des bons Anglo-Saxons comme nos honorables amis de la droite. **Il s'agit simplement** de proposer à un peuple voisin de faire des affaires avec nous; c'est une des dures nécessités de la vie qui nous porte à vouloir gagner quelques dollars, quand la chose est possible.

Je tiens à donner au ministre de l'Agriculture tout le mérite qui lui revient pour avoir fait préparer et publier ce document qui n'est pas tout à fait nouveau pour moi. Aux honorables députés de la droite qui croient quelquefois que je suis à peine digne de représenter un comté dans cette Chambre, je puis dire que depuis quatre ou cinq mois j'ai été en relations assez intimes avec le ministre de l'Agriculture, à propos de cette question. Dès mon arrivée à Ottawa, au commencement de la session, j'ai inscrit un projet de résolution pour avoir l'occasion d'en saisir la Chambre. L'honorable ministre croyant sans doute qu'un débat ne pourrait donner aucun résultat satisfaisant, vint franchement me trouver et je l'accueillis de même.

Le résultat de nos conversations a été que durant toute la session je n'ai pas dit un seul mot sur cette question des pommes de terre. Si mes honorables ami se rendaient compte de l'importance de cette question dans ma circonscription, ils comprendraient que j'ai dû me faire violence pour m'abstenir de la discuter. J'ai ici, sur mon pupitre, deux cents lettres dans lesquelles mes meilleurs partisans me demandent pourquoi je ne parle pas de cette question des pommes de terre. Ils me demandent pourquoi je ne fais rien pour faire cesser l'interdiction. Cependant, je n'ai aucun doute que le ministre croit faire pour le mieux et je lui reconnais le mérite de la franchise. Tant que je n'aurai pas la preuve du contraire, je croirai qu'il est sincère. Il a maintenant publié ce document que les honorables députés de la droite viennent de faire remettre à l'honorable député de King (M. Hughes). Ils s'imaginaient lui avoir joué un bon tour en lui envoyant un document contenant des photographies de pommes de terre atteintes de maladie.

M. HENDERSON: Des exemplaires de ce document sont au bureau de poste, à l'adresse de tous les membres de la Chambre. Il n'y a rien d'injurieux dans le fait d'en envoyer un exemplaire à l'honorable député de King.

M. CARVELL: Je sais que des exemplaires de ce document sont maintenant au bureau de poste, mais il n'y a pas à se tromper sur l'intention de celui qui en a fait passer un exemplaire de ce côté-ci de la salle. Il n'a pu être envoyé que par un député d'Ontario; personne autre n'aurait voulu faire une chose semblable.

Plusieurs DEPUTES: A l'ordre.

M. CARVELL: Ce que je dis ne s'adresse pas à tous les députés d'Ontario; ils sont à peine une demi-douzaine qui voudraient se conduire ainsi. En procédant par élimination, il serait facile d'arriver au coupable.

Je tiens à féliciter le ministre de l'Agriculture du travail qu'il a fait. Il m'a promis de répandre ce document à profusion dans la province du Nouveau-Brunswick et j'espère que tous les cultivateurs des Provinces maritimes en recevront un exemplaire. Il contient des renseignements très utiles.

M. MARCIL: Cet imprimé sera-t-il distribué?

M. CARVELL: C'est ce que le ministre de l'Agriculture m'a promis, il y a environ un mois, et je n'ai aucun doute qu'il tiendra sa promesse. Tous les cultivateurs des Provinces maritimes pourront se rendre compte de ce que c'est qu'une pomme de terre malade.

M. SEXSMITH: L'honorable député peut-il nous donner la production totale de pommes de terre dans le Nouveau-Brunswick?

M. CARVELL: Je ne suis pas en état de fournir ce renseignement, mais je puis dire que dans les trois comtés de Victoria, Madawaska et Carleton, la production totale est d'environ 1,000,000 de barils et que les trois quarts viennent du comté de Carleton. Je n'exagère pas en disant que mon comté, l'an dernier, a produit 3 millions de boisseaux de pommes de terre. Ainsi, la Chambre doit se rendre compte de l'énorme importance de cette question, vu que la population du comté n'est que de 21,000

ou 22,000 et que nous ne consacrons pas tout notre temps à la culture des pommes de terre.

M. A. K. MACLEAN: Quelle quantité votre comté pourrait-il produire?

M. CARVELL: Il pourrait en produire 6, 8 ou peut-être 10 fois plus et il les produirait, si nous avions un marché pour les écouler.

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

Reprise de la séance.

M. CARVELL: Au moment où la séance a été suspendue, j'expliquais les raisons qui ont donné lieu à l'interdiction de nos pommes de terre sur le marché des Etats-Unis.

Lorsqu'on l'a soulevée, au mois de décembre dernier, certaines personnes de la province du Nouveau-Brunswick—je mentionne cette province parce que ce problème l'intéressait grandement—furent portées à traiter cette question comme une question politique. Par toute la partie occidentale de la province du Nouveau-Brunswick, nous avons ce qu'on appelle l'association des exportateurs de pommes de terre, composée d'environ vingt-quatre personne qui se livrent à ce commerce. Au cours du mois de décembre, ces gens ont tenu un certain nombre d'assemblées et, tel que je le dis, quelques-uns de ces exportateurs et quelques-uns des fonctionaires du gouvernement provincial étaient prêts à discuter cette affaire comme une question politique. Cela se passait peu de temps avant qu'il nous fût donné d'entendre, au cours de bataille engagée sur la réciprocité; le même vieux cri: Nous ne voulons pas du marché américain; il ne vaut rien pour nous—arguments semblables à ceux invoqués cet après-midi par l'honorable député de Muskoka. Une assemblée eut lieu dans la ville où je demeure. A cette réunion assistèrent les exportateurs, les représentants du gouvernement provincial et un représentant du Gouvernement fédéral, dans la personne du docteur Gussow dont on a mentionné ici le nom, à deux ou trois reprises différentes. Les journalistes furent exclus de cette assemblée, je ne sais pourquoi, mais on leur a dit que leur présence n'était pas à désirer. Quand il fut question d'essayer de faire lever cette interdiction et d'obtenir, à nouveau, l'accès au marché des Etats-Unis, le docteur Gussow dit aux gens d'envoyer leurs pommes de terre à la Saskatchewan qui leur offrait un marché avantageux. Il a ajouté qu'on n'avait pas besoin de se précccuper autant du marché américain. Le gens dirent au docteur Gussow, dans un langage tellement clair qu'il ne pouvait tromper personne, qu'il ne connaissait pas la question; un des auditeurs lui dit que les prix de transport des pommes de terre à la Saskatchewan représentait deux fois la valeur de cet article. M. B. F. Smith, qui fut mon adversaire à la dernière élection, et qui sera tout problablement une fois encore candidat comme moi, présidait cette réunion.

Il est vrai que durant la campagne de 1911, M. Smith a proclamé le plus hautement possible que le marché domestique était tout ce dont nous avions besoin et que le marché des Etats-Unis ne valait rien; dans cette circonstance, pourtant, et on doit le féliciter grandement du fait, il a dit à la population que le marché des Etats-Unis était le seul débouché naturel pour nos pommes de terre et que nous devrions avoir ce marché, pour assurer le progrès et le bien-être qui devraient être le lot de la province du Nouveau-Brunswick. De ce jour jusqu'à présent, cette question a été exclue du domaine de la politique. C'est à cause de l'attitude des habitants de ma province, libéraux et conservateurs, que j'ai décidé de ne pas soumettre cette question à la Chambre, au cours de la présente session. J'en ai décidé ainsi, non seulement parce que je désirais promouvoir de toutes mes forces les intérêts bien entendus du peuple, mais encore parce que je croyais en la sincérité du ministre de l'Agriculture qui entendait défendre ces intérêts, et c'est en très grande partie à sa demande que je me suis abstenu de dire un mot sur cette question. Je crois que les honorables membres de la gauche ont démontré au comité que cette question intéresse vivement la population des Provinces maritimes, toute l'île du Prince-Edouard, la partie ouest du Nouveau-Brunswick et, dans une large mesure, toute la population de cette province, celle de la vallée d'Annapolis, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et celle de l'est de la province de Québec. C'est la question qui intéresse le plus notre industrie et notre commerce aujourd'hui; c'est la question qui se rattache le plus étroitement à la prospérité de cette partie du Canada que j'ai mentionnée. Elle a trop d'importance pour qu'on la mêle aux discussions politiques, et c'est à cause de l'intérêt intense que doivent porter à ce problème tous les dé-

putés des Provinces maritimes que nous avons exposé aussi clairement ce dernier à nos amis sceptiques de la droite qui représentent des divisions électorales d'Ontario. Je me suis efforcé d'exclure la politique de l'exposé que j'ai fait de la question; nous ne soulevons pas cette dernière pour des fins de parti.

A tort ou avec raison, les Américains considèrent que ce problème a quelque importance, parce que, dans l'établissement du tarif Underwood, ils ont pris exactement la même attitude sur les pommes de terre que sur les droits dérivés: ils ont supprimé le droit sur les pommes de terre en faveur des pays qui admettaient ce produit franc de droit. Imposant un droit sur les pommes de terre qui nous viennent des Etats-Unis, nous devons payer le droit de 10 p. 100 que les Etats-Unis ont mis sur nos pommees de terre. Je ne crois pas que le producteur des Etats-Unis expédie au Canada, si on enlève ce droit, un seul minot de pommes de terre qu'il n'envoie pas, aujourd'hui, parce qu'il ne vend des pommes de terre au Canada que durant les saisons de l'année où nous ne produisons pas cet article. Dans ces circonstances, nous achetons des pommes de terre des états du Sud, peu importe qu'on ait ou non enlevé le droit imposé sur cet article. Toutefois, il est évident que ce n'est pas là l'avis du gouvernement des Etats-Unis, puisque ce dernier a insisté pour qu'on maintînt le droit sur les pommes de terre venant du Canada, à moins que ce dernier ne supprime le droit sur les pommes de terre venant des Etats-Unis au Canada. S'il en est ainsi, il me semble que nous ne pouvons pas faire bonne figure en entamant des pourparlers avec les Etats-Unis, dans le but d'abtenir la suppression de l'interdiction, à moins qu'avant toute chose nous n'acceptions les conditions de leur tarif et que nous ne rayions ce droit.

Il nous incombe de prendre l'initiative, et je crois que si le Parlement du Canada fait desparaître le droit imposé sur les pommes de terre qui entrent des Etats-Unis au Canada, nous serons alors en mesure de nous adresser aux Etats-Unis et de leur demander de lever l'interdiction mise sur nos pommes de terre. J'avoue que je n'ai pas de renseignement précis sur ce sujet et que j'exprime simplement mon avis. J'ai toujours vécu à côté du peuple américain—les relations d'affaires de ce dernier sont loin de m'être inconnues et je crois comprendre l'industrie de la pomme de terre aussi bien qu'aucun autre habitant du Canada peut se vanter de la connaître Je sais quel sentiment la population des Provinces maritimes entretient à ce sujet.

J'ai essayé d'exposer au comité les motifs qui ont poussé le gouvernement des Etats-Unis à établir l'interdiction.

M. BLAIN: Mon honorable ami ne croit-il pas que le gouvernement des Etats-Unis a établi l'interdiction à la demande des cultivateurs des Etats-Unis qui voulaient protéger leur marché contre l'importation des pommes de terre canadiennes aux Etats-Unis?

M. CARVELL: Dans une certaine mesure, sans doute.

M. BLAIN: Je parle ainsi pour la raison qu'on a affirmé, d'une façon très générale, en cette Chambre, que le gouvernement britannique maintient l'interdiction qu'il a établie sur le bétail canadien pour protéger les éleveurs du Royaume-Uni.

M. CARVELL: Dans une certaine mesure cela est vrai, je pense, mais je crois que la demande est certainement venue d'une partie des Etats-Unis. Je possède certains renseignements sur le motif secret qui a provoqué cette interdiction, mais je ne crois pas qu'il soit sage de les communiquer à l'univers. Je puis dire, sans aucune indiscrétion, que toute la difficulté est la conséquence de l'attitude prise par certains politiciens de l'état du Maine seul. Je ne crois pas que le président, le gouvernement ou la grande majorité de la population des Etats-Unis soient anssi désireux de maintenir cette interdiction autant pour protéger leur commerce que pour protéger leur bétail contre la maladie. Si j'en juge par l'attitude du gouvernement des Etats-Unis, je suis convaincu que la grande masse de ceux dont l'autorité prévaut, aux Etats-Unis, aujourd'hui, estime qu'il est nécessaire de maintenir l'interdiction jusqu'à un certain point, comme protection contre la maladie.

Je crois que ce but est atteint, et il incombe au Gouverneement canadien de déraciner cette idée de l'esprit des autorités des Etats-Unis. Je crois que nous devrions montrer notre bonne foi en supprimant ce droit. Je n'ai rien à répondre au ministre de l'Agriculture, si ce n'est qu'à mon avis, il n'a pas montré assez d'énergie dès le début. Je crois qu'il n'a pas saisi tout d'abord l'importance de la question. Peut-être a-t-il cru, lorsque j'ai commencé à lui adresser lettres et dépêches, que je jouerais le rôle de politicien, mais je sais que, plus tard, il a reçu des letttres et des dépêches

d'autres personnes, tous des amis politiques qu'il ne pouvait accuser de faire le jeu d'un parti politique. A mon sens, on n'a pas fait preuve d'assez d'énergie, dès le commencement de cette difficulté, aux mois d'octobre et de novembre de l'année dernière. Depuis lors, le ministre a compris l'importance de la situation et il essaie, je pense, de faire tout ce qu'il lui est possible de tenter en vue de vaincre les difficultés qui existent. Je pense que si l'on réussissait à convaincre personnellement le ministre que la suppression du droit assurerait le retrait de l'interdiction, il est assez loyal pour voter dans ce sens. Je ne crois pas qu'il se trouve ici quelqu'un pour soutenir que la disparition de ce droit nuirait au producteur canadien.

Je me demande ce que nous pouvons faire. J'argumente simplement d'après les prémisses qui sont devant nous. Je constate que les Etats-Unis traitent maintenant l'état du Maine comme ils traitent le Nouveau-Brunswick, ayant mis l'interdiction sur les pommes de terre de cet état. C'est bien fait pour les habitants du Maine. Les producteurs de cet état sont payés avec la monnaie de leur pièce, et à la prochaine occasion ils auront, j'espère, une attitude moins égoïste que celle qu'ils ont prise, l'été dernier.

Ces gens, qui ont jugé bon de recourir à un tel procédé, on les traite aujourd'hui comme ils nous traitent eux-mêmes. La population du Maine va maintenant tenter tous les efforts possibles pour faire lever l'interdiction dont on frappe ses pommes de terre, et je considère que le Gouvernement canadien devrait user des mêmes moyens que cet état pour obtenir que les pommes de terre du Nouveau-Brunswick puissent s'exporter aux Etats-Unis.

Le Gouvernement canadien doit donc commencer par s'aboucher avec le gouvernement américain pour se bien rendre compte de la situation: pour savoir si l'interdiction est applicable à chacune des provinces du Canada et si l'on ne pourrait pas la relever à l'égard de celles des provinces où la maladie n'existe pas, ou dans lesquelles il n'est pas prouvé qu'elle ait fait son apparition; si l'on ne pourrait pas, à la faveur d'une rigoureuse surveillance, exporter aux Etats-Unis les pommes de terre provenant des provinces où l'on prétend avoir la preuve que la maladie existe.

Si la maladie existe réellement, il faudra l'extirper par tous les moyens, et je considère qu'à cet égard le ministre donne les meilleurs conseils. Si la maladie existe, elle sera assez lente à disparaître. Mais il est bon de faire observer qu'elle ne se manifeste pas sur toutes les fermes; on dit que dans le comté de Carleton, qui est celui qui produit la pomme de terre en plus grande quantité, elle n'a fait son apparition qu'en quelques rares endroits qui se trouvent à six ou huit milles d'une petite ville. L'inconvénient qu'il y a, c'est que l'interdiction s'étend à tout le comté parce que la maladie se manifeste en ces quelques endroits.

De plus, on assure que l'existence de la maladie n'a été constatée qu'en un ou deux endroits du comté d'York, qu'en une seule partie du comté de King, à 25 ou 30 milles au nord de la ville de Saint-Jean; qu'en une seule partie du comté de Victoria, mais en nulle partie de celui de Madawaska.

Il me semble que si le gouvernement américain permettait l'exportation des pommes de terre de l'état du Maine, pourvu qu'elles fussent l'objet d'une inspection rigoureuse, nous pourrions peut-être en obtenir l'autorisation d'exporter les nôtres aux Etats-Unis aux mêmes conditions. La question, il est vrai, est assez grosse de difficultés: il faudra nommer des inspecteurs, faire une multitude de choses et nous devrons, il va sans dire, payer les inspecteurs américains; mais tout cela n'est rien comparé à l'énorme volume de la production de la pomme de terre. Je le répète, avant d'entrer en pourparlers avec le gouvernement des Etats-Unis, il faudra abolir le droit; nous pourrons alors prier le gouvernement américain de faire en sorte que la pomme de terre du Canada soit assujétie à la même inspection que celle de l'état du Maine.

La droite devra reconnaître que je me suis abstenu de traiter la question au point de vue politique. Je m'efforce de pénétrer le Gouvernement et le comité de l'importance que la culture de la pomme de terre a acquise dans mon comté et dans la partie orientale du Canada.

Je considère que mes honorables collègues de Northumberland et de King (I. P.-E.) ont établi de façon concluante que l'abolition de ce droit ne nuirait aucunement aux producteurs de pommes de terre du Canada et qu'à plusieurs égards elle rendrait service aux consommateurs.

Convaincu de l'exactitude de leurs allégations et sachant quelle importance la culture de la pomme de terre a acquise au Canada, je suis persuadé que le Gouvernement peut, sans humiliation pour lui-même et sans que la dignité de la nation ait

à en souffrir, faire des propositions pratiques aux Etats-Unis et rechercher quelque moyen d'obtenir que notre population pousuivre sa marche en avant dans la voie du commerce et de la prospérité, comme elle faisait autrefois et comme elle ferait vraisemblablement encore si l'on n'était venu l'empêcher d'exporter ses pommes de terre; car, en fin de compte, notre situation est aujourd'hui beaucoup moins avantageuse qu'avant la réduction du tarif américain. Sous le régime de l'ancien tarif américain, nous pouvions, en certaines circonstances et en dépit d'un droit presque prohibitif, exporter des pommes de terre aux Etats-Unis.

En 1912, il y eut disette de pommes de terre en Amérique; le Nouveau-Brunswick expédiait alors les siennes jusqu'en Colombie-Anglaise. Les expéditeurs étaient alors en mesure de solder le coût du transport du Nouveau-Brunswick à la Colombie-Anglaise et de payer la pomme de terre de $1.50 à $1.75 le baril. Cette disette se faisait sentir aux Etats-Unis, et les bulletins font voir que le Nouveau-Brunswick y en exportait quelque 11,000 boisseaux en mars 1912; 83,000 en mai; 28,000 en mai 1913, et 36,000 en juin, et cela en dépit d'un droit de 25 pour 100. On voit par là que l'abolition des droits favoriserait les affaires et que nos cultivateurs trouvaient un débouché aux Etats-Unis, même à une époque où l'écoulement de leurs produits ne s'y faisait qu'avec assez peu de profit pour eux. Maintenant qu'ils n'y peuvent plus exporter la pomme de terre, leur situation est plus mauvaise qu'autrefois.

J'appelle là-dessus l'attention du ministre pour faire voir quel est le malheur qui menace les Provinces maritimes et à quel point l'intérêt national exige que le marché américain nous soit accessible, si l'on veut que notre population continue d'avancer comme elle devrait dans la voie du commerce, du développement et de la prospérité.

M. J. W. EDWARDS (Frontenac): L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a commencé par citer ces mots: "les sots se précipitent",—nous laissant le soin de deviner le reste de la phrase, et il s'est immédiatement mis à l'œuvre pour démontrer à quel point le proverbe lui est applicable.

Si mon honorable ami s'était dégagé de l'esprit de parti pour traiter cette question, s'il ne s'était inspiré que du seul intérêt de sa province natale, il se fût abstenu d'un grand nombre des observations qu'il a faites. L'honorable représentant de Muskoka (M. Wright) n'avait rien dit, à ce qu'il me semble, qui autorisât le député de Carleton à le prendre à parti de façon aussi cavalière. Il n'avait aucune raison, non plus, de parler comme il a fait des mérites de mon honorable ami de Dufferin (M. Best), au point de vue de l'intelligence et des affaires, ni de demander quels sont les gens qui élisent un homme tel que lui. Je crois bien qu'on ne trouverait pas un seul libéral dans le comté de Dufferin pour voter pour un homme tel que le représentant de Carleton; je suis persuadé que même dans leurs moments de plus profond égarement, les libéraux de ce comté n'oseraient jamais faire porter leur choix sur un tel homme.

Quel besoin l'honorable député avait-il d'insinuer que mon honorable collègue de Muskoka avait discuté ces choses au sein des loges des rangs reculés de la campagne? Quel rapport cela a-t-il avec la motion dont la Chambre est saisie? Conçoit-on le député de Carleton faisant partie d'une loge quelconque? Pas moi. Je suis persuadé qu'il ne pourrait se faire admettre au sein d'aucune association d'hommes portant le nom de loge, de conseil, de cour, ou autrement désignée. S'il venait jamais à occuper un grade dans une loge quelconque, j'imagine que ce serait pour ne jouer qu'un rôle insignifiant, celui du bouc, par exemple.

C'est bien en vain que l'honorable député affirme que ces observations de ce soir ne lui sont pas dictées par l'intérêt politique. Conçoit-on le représentant de Carleton prenant la parole à la Chambre pour traiter une question sans s'inspirer de motifs politiques! Au cours de ses allusions à différents représentants de l'Ontario, il a parlé en termes assez peu polis des habitants de cette province. Il oublie ce qui s'est passé dans sa propre province. S'il exerçait autant d'influence qu'il dit dans la province du Nouveau-Brunswick, le résultat de la dernière élection y eût assurément été différent. Je suppose qu'il a dû parler pommes de terre au cours de la période électorale de 1911; encore, devait-il s'agir de bien petites pommes de terre. De 151 qu'elle était en 1908, sa majorité s'est trouvée réduite à 11 voix en 1911, et il paraît que n'eussent été son grand talent d'avocat et les subtilités dont il sut tirer parti, il n'occuperait pas aujourd'hui de siège à la Chambre.

Le représentant de Northumberland (M. Loggie) a dû, lui aussi, cultiver la pomme de terre, puisque sa majorité de 981 s'est

trouvée réduite à 392. L'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley) a dû donner dans le même genre, car sa majorité de 496 voix s'est abaissée à 65. Après avoir obtenu une majorité de 1,385 voix, mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) a dû se contenter d'une pluralité de 64 voix; je suppose qu'il s'est plu, lui aussi, à causer pomme de terre et à vanter les avantages que les cultivateurs du Nouveau-Brunswick tireraient de l'abolition du droit sur ce légume.

Force m'est donc de conclure que la population du Nouveau-Brunswick, ou du moins celle des comtés que je viens de nommer, avait étudié la question du plus près que ses représentants, et qu'elle en a donné la preuve à la dernière élection.

Au dire de l'honorable député de King, (I. P.-E.) (M. J. J. Hughes), des dix états où la pomme de terre se récolte en assez grande quantité, celui du Maine est le seul dont on puisse dire que la culture de ce légume s'y pratique réellement, et le sol des Etats-Unis ne serait pas propre à cette culture. Mon honorable ami se trompe du tout au tout.

M. J. J. HUGHES: Je n'ai pas bien saisi le commencement de l'observation de l'honorable député.

M. EDWARDS: J'ai compris que l'honorable député disait que les Etats-Unis ne peuvent être considérés comme un pays producteurs de pommes de terre, que l'état du Maine était de tous les états de l'Union celui qui produisait le plus de pommes de terre et que cette production se bornait pratiquement aux dix états qui sont échelonnés sur la frontière canadienne.

M. J. J. HUGES: J'ai dit que les Etats-Unis ne produisaient pas de pommes de terre en dehors des dix états sur la frontière.

M. EDWARDS: Et que le Maine était de ces dix états celui qui produisait le plus.

M. J. J. HUGHES: Oui.

M. EDWARDS: Je désire contredire cela, et je crois que je puis prouver que l'affirmation de l'honorable membre n'est pas exacte. D'aucune façon, l'état du Maine n'est celui qui produit le plus de pommes de terre. J'ai ici l'Annuaire statistique des Etats-Unis pour l'année 1912 et, à la page 146, jetrouve que celui des états de l'Union qui produit le plus de pommes de terre est l'état de New-York, avec une production de 38,000,000 de boisseaux.

M. J. J. HUGHES: Où l'honorable membre prend-il son affirmation?

M. EDWARDS: Dans l'Annuaire statistique des Etats-Unis pour l'année 1912, publié par le département du commerce et du travail, et à la page 46 je vois que l'état de New-York, avec une production de 38,-000,000 de boisseaux, est à la tête des états qui produisent des pommes de terre. Vient ensuite le Maine, avec 36,750,000 boisseaux; le Wisconsin, avec 34,920,000 boisseaux; le Minnesota, avec 33,000,000 de boisseaux; le Pensylvanie, avec 28,885,000 boisseaux; l'Ohio, avec 20,000,000 de boisseaux, et l'Illinois, avec 14,000,000 de boisseaux. Pour résumer, seulement six état sur les quarante-huit qui composent l'Union, produisent moins d'un million de boisseaux de pommes de terre par an, et vingt-cinq états produisent annuellement de 5 à 38 millions de boisseaux chacun. Les tables montrent une grande fluctuation, et n'y a peut-être pas un produit de la ferme qui varie en rendement autant que la pomme de terre; une année, la récolte est abondante et l'année suivante elle est petite, comme on peut le constater à l'évidence, non seulement par les rapports des Etats-Unis, mais par les statistiques canadiennes.

M. J. J. HUGHES: Quelle est la moyenne de la production dans chacun des états de l'Union?

M. EDWARDS: Je suis heureux que l'honorable député me pose cette question, car cela me permet de rectifier une autre information qu'il a déjà donnée. L'honorable député a dit que la moyenne était d'environ 90 boisseaux à l'acre, mais permettez-moi de lui dire qu'il s'est trompé grandement. La moyenne de la récolte pour tous les Etats-Unis est de 113 boisseaux à l'acre, et dans certains états, cette moyenne est de 198 boisseaux à l'acre. C'est absolument contraire à ce qu'a affirmé l'honorable député. Je ne suis pas dans le domaine des suppositions; j'ai donné la source où je puisais mon information, source qui a tout le caractère d'un document officiel publié par le gouvernement des Etats-Unis. J'invite mon honorable ami (M. Hughes) ou toute autre personne à réfuter les chiffres que j'ai avancés.

M. J. J. HUGHES: Comme l'honorable ministre m'a fait une invitation, je suppose que je suis dans les limites des convenances en donnant ma source d'information. J'ai ici un état préparé par Lawrence G. Dodge, un fonctionnaire du département de l'agriculture des Etats-Unis, sur la produc-

tion des pommes de terre dans les états du Nord.

M. EDWARDS: Pour quelle année?

M. J. J. HUGHES: Pour 1908; il donne 90 boisseaux à l'acre comme la moyenne pour tous les Etats-Unis; la moyenne pour le Maine est de 177 boisseaux à l'acre et de 225 dans le comté d'Aroostook.

M. EDWARDS: Je ne mets pas en doute le renseignement de l'honorable ministre sur le rendement par acre dans le comté qu'il mentionne tout particulièrement, et je ne mets pas en doute ce qu'il dit du rendement par acre dans le Maine, mais l'honorable député n'est pas logique quand il prend seulement quelques états sur la frontière et donne la moyenne du rendement dans ces états, et, se basant sur la statistique d'une seule année pour ces quelques états, il en déduit des chiffres couvrant toute la production des Etats-Unis, et en conclut ensuite que les Etats-Unis ne produisent pas de pommes de terre.

M. J. J. HUGHES: Ce n'est pas moi qui l'affirme; c'est M. Dodge, un fonctionnaire du gouvernement américain.

M. EDWARDS: Cette affirmation est faite par M. Dodge, mais l'affirmation de M. Dodge et la conclusion de l'honorable député sont deux choses très différentes.

M. HUGHES: Ma conclusion découle absolument de l'affirmation de M. Dodge.

M. EDWARDS: Très bien. Nous allons voir le reste de cette déclaration et voir ce qu'elle contient. D'abord, ce n'est pas sans raison que j'ai contesté l'affirmation que le Maine était le principal état producteur de pommes de terre, et j'ai montré, chiffres en mains, que plusieurs autres états donnaient une plus grande production de pommes de terre.

M. J. J. HUGHES: Pas pour la même superficie; ce sont des états beaucoup plus grands.

M. EDWARDS: Voyons quelle est la production dans quelques-uns de ces états, le Maine produit 23,000,000 de boisseaux et la moyenne du prix, au 1er décembre 1912, était de 55 cents par boisseau; le New-Hampshire produit 2,380,000 boisseaux et la moyenne du prix est de 61 cents; le Vermont a produit 3,640,000 boisseaux et la moyenne du prix est de 55 cents par boisseau; le Massachusetts a produit 3,380,000 boisseaux et la moyenne du prix est 75 cents le boisseau. Je mentionne ces états en premier lieu parce qu'ils sont voisins du Nouveau-Brunswick, et pour montrer que dans ces quatre états, il y a une production dépassant 32 millions et demi de boisseaux, et que les prix sont différents dans chaque état, tout comme dans l'Ontario. Les pommes de terre peuvent commander un certain prix à Toronto, un autre prix à Hamilton et un autre prix à Woodstock; il n'y a pas de commodité pour laquelle les prix soient aussi vacillants. Si vous prenez les états de Californie, de Washington et d'Orégon, si cette résolution est adoptée, ces états se trouveront en concurrence directe avec la Colombie-Anglaise, vous trouverez qu'ils produisent de 10 à 11 millions de boisseaux chacun, ou un total de 31 millions et demi de boisseaux. Les prix sont de 31 cents dans l'Orégon, de 36 cents dans Washington et de 65 cents en Californie, ce qui fait une différence de 34 cents par boisseau entre la Californie et l'Orégon. Cependant, il n'y a pas de douane entre ces différents états, ce qui montre clairement, comme tous les chiffres cités à l'appui, que le prix des pommes de terre est le plus souvent gouverné par les conditions locales—une semaine c'est une piastre du sac et la semaine suivante, 75 ou 80 cents, comme nous le savons tous.

Prenez maintenant les états limitrophes de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba. Certainement, ces provinces devraient être en état de produire des pommes de terre, non seulement pour la consommation locale, mais aussi pour l'exportation. Si cette résolution n'est adoptée, ces provinces auront à subir la concurrence de l'Idaho, du Montana, du Dakota-Nord, du Dakota-Sud, du Minnesota et du Wisconsin. Ces états produisent tout près de 95,000,000 de boisseaux de pommes de terre par année, et les prix sont de 39 cents dans le Dakota-Nord, et de 40 cents dans le Montana, ce qui est le prix le plus élevé pour ces états voisins de nos provinces des prairies.

Voisins d'Ontario, séparés seulement par les Grands lacs, nous avons les états de New-York, de Pennsylvanie, d'Ohio et de Michigan. Ces états sont sur les rives du lac Ontario, du lac Erié et du lac Huron. La production des pommes de terre de ces états pourrait être facilement écoulée n'importe où sur les rives des lacs; on pourrait les envoyer dans les ports de la baie Georgienne, et jusqu'à Fort-William, ou n'importe quelle partie d'Ontario. Ces quatre états produisent annuellement 124,627,000 boisseaux de pommes de terre et les prix varient depuis 41 cents dans le Michigan, jusqu'à 58 cents dans New-York. Le prix est de 50 cents en Pennsylvanie et de 53

cents dans l'Ohio. Maintenant, si nous prenons les états riverains du lac Huron, l'Indiana, l'Illinois, le Wisconsin et le Michigan, ils produisent par année 95,000,000 de boisseaux de pommes de terre et les prix varient de 41 cents à 60 cents par boisseau. C'est de la folie de la part de l'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. J. J. Hughes) de prétendre que l'état du Maine est le principal état producteur de pommes de terre de l'Union américaine. C'est pure folie de sa part que d'affirmer que les Etats-Unis ne produisent pas de pommes de terre. Laissez-moi vous donner à l'appui de ce que je dis dis les chiffres de la production des pommes de terre aux Etat-Unis pour ces quelques dernières années:

Année.	
1907	298,000,000 minots.
1908	278,000,000 minots.
1909	376,000,000 minots.
1910	349,000,000 minots.
1911	292,000,000 minots.
1912	420,000,000 minots.

Vous voyez l'immense fluctuation qui se produit dans le rendement des pommes de terre; 292,000,000 de boisseaux une année et 420,000,000 l'année suivante. Qu'arriverait-il si nous enlevions les droits d'importation sur les pommes de terre et si nous permettions à cette énorme récolte des Etats-Unis de s'écouler au Canada? Il n'y a pas de doute que les années où les récoltes sont abondantes aux Etats-Unis, notre marché serait encombré, au grand détriment du cultivateur canadien.

Dans la province d'Ontario, nous produisons en moyenne 18,000,000 de boisseaux de pommes de terre par année. Notre production pour 1911 a été de 14,000,000 de boisseaux. Prenant une période de dix ans, de 1902 à 1912, la moyenne de la production a été un peu inférieure à 18,000,000 de boisseaux. Notre prix était de 84 cents en 1911, de 63 en 1912, et la moyenne des prix pour la période que j'ai mentionnée, de 51 cents le boisseau.

Quelques honorables députés ont dit que l'application du tarif Underwood a eu pour effet d'augmenter grandement nos exportations de pommes de terre de l'autre côté de la frontière.

Examinons cela un instant. En 1909, le Canada importait des Etats-Unis 127,000 boisseaux de pommes de terre. La même année en exportations chez nos voisins 578,000 boisseaux. En 1910, nous avons importé 217,000 et en avons exporté 679,000. En 1911, notre importation des Etats-Unis a été de 445,000 boisseaux, et n'en avions exporté que 22,000. En 1912, nous importions 335,000 et en exportions 27,000. En 1913, nous avons importé 459,000 boisseaux et en avons exporté 452,000. Ces chiffres sont naturellement ceux de l'exercice financier. Dans trois des cinq années que j'ai nommées, nous avons importé des Etats-Unis plus de pommes de terre que nous en avons exporté. Pour les cinq années le total des importations à été de 1,585,000 boisseaux et le total des exportations 1,459,000, c'est-à-dire que nous avons importé 126,000 boisseaux de plus que nous avons exporté. Ce sont là des chiffres que nos honorables collègues ne peuvent pas contredire. Mais ils me répondent: Quelle a été l'exportation des pommes de terre depuis l'application du tarif Underwood? D'après les statistiques publiées par le département du commerce et des finances des Etats-Unis en 1913, je trouve à la page 526 de cette publication les chiffres suivants: En 1911, 1,542,089 boisseaux, d'une valeur estimée à $858,574; en 1912, 12,408,798 boisseaux d'une valeur de $6,550,178.

M. CARVELL: J'ai devant moi le tableau publié par le département des Douanes du Canada qui donne pour 1912 des chiffres d'environ 1-25e moindres que ceux que l'honorable député a cités. Il doit y avoir erreur quelque part.

M. EDWARDS: Je crois que l'honorable député se trompe en lisant ses chiffres.

M. CARVELL: Je vais envoyer le document à mon honorable ami. Je veux qu'il constate par lui-même.

M. EDWARDS : Je n'ai pas le temps de le regarder maintenant.

M. CARVELL: Vous feriez mieux de le regarder avant de donner des chiffres qui ne sont pas exacts.

M. EDWARDS: Si mon honorable ami, le lord Chesterfield de cette Chambre, veut bien prendre patience—je ne cite aucuns chiffres sans donner l'autorité où je les prends.

M. CARVELL: Mais l'autorité que vous donnez est fausse.

M. EDWARDS: Mon autorité est un document publié par les Etats-Unis. Naturellement, l'honorable député qui prétend tout savoir, connaît peut-être mieux les affaires du gouvernement des Etats-Unis et ses chiffres officiels, que ce gouvernement les connaît lui-même, mais on m'excusera, monsieur le président, si j'accepte ces chiffres officiels plutôt que la parole de l'honorable député de Carleton (N.-B).

M. CARVELL: Mais prenez les chiffres de votre ministre, l'honorable député les acceptera-t-il?

M. EDWARDS: L'honorable député a donné ses chiffres et moi je donne les miens. Le compte rendu de nos discours pourra être lu demain par tout le monde, et si mon honorable ami peut s'appuyer sur une aussi bonne autorité que celle sur laquelle je m'appuie, le pays jugera entre nous.

M. A. K. MACLEAN: En quelle année ce document a-t-il été publié?

M. EDWARDS: En décembre 1913. Il est publié par le département du commerce, et j'ai cité les chiffres qui sont à la page 526.

M. CARVELL: Je veux être juste. L'honorable député ne cite-t-il pas par hasard les importations totales de pommes de terre dans les Etats-Unis?

M. EDWARDS: Je donne les importations dans les Etats-Unis.

M. CARVELL: Mais je parle moi des exportations du Canada.

M. EDWARDS: L'honorable député parle sans réfléchir. Je n'ai jamais dit que ces chiffres étaient ceux des importations aux Etats-Unis de pommes de terre du Canada. Si l'honorable député voulait me prêter un peu d'attention il éviterait de se fourvoyer ainsi. Les importations de 1912 ont été de 12,408,798 boisseaux, évaluées à $6,750,000. En 1913, le total des importations a été de 3,178,522 boisseaux, évalués à $1,549,592. On remarquera que, malgre la réduction faite par le tarif Underwood, l'importation des pommes de terre aux Etats-Unis pour l'année terminée le 31 décembre 1913 n'a été que d'environ le quart de celle de l'année précédente. Analysez ces chiffres davantage ainsi qu'on le fait dans ce rapport, et vous trouverez que les importations d'octobre, novembre et décembre 1913, c'est-à-dire, après la mise en vigueur du tarif Underwood, ont été de $1,864,421 boisseaux évalués à $826,065, tandis que les importations pour les neuf mois précédents ont été de 1,366,101 boisseaux, évalués à $723,527. J'appelle particulièrement l'attention de la Chambre sur la valeur de ces pommes de terre. Faites le calcul et vous trouverez que la valeur de ces importations, après la réduction de droits du tarif Underwood, était de 44 cents 3 le boisseau, tandis que la valeur des importations des neuf mois précédents était de 55 cents 4 par boisseau. Cela aiderait peut-être les honorables députés de la gauche dans leur argumentation si c'était la valeur dans les Etats-Unis; mais d'après ce document, ces chiffres représentent la valeur dans le Nouveau-Brunswick ou dans les autres pays d'où viennent ces pommes de terre. De sorte que le tarif au lieu d'avoir l'effet que prétendent les honorables députés de la gauche, à savoir d'augmenter le prix des pommes de terre, aurait eu, d'après ces chiffres, celui de le diminuer. Je ne prétends pas qu'il a eu cet effet. Mais je dis que les chiffres démontrent que lorsque le tarif a été abaissé, le prix des pommes de terre dans les pays d'où les Etats-Unis les importaient a été plus bas qu'avant la réduction du tarif. Que conclure de cela? Je diffère ici d'opinion avec l'honorable député de Northumberland (M. Loggie). Il a fait le raisonnement—si cela mérite d'être appelé un raisonnement—que lorsque le cultivateur canadien exporte des pommes de terre aux Etats-Unis il est obligé de payer les droits sur leur entrée sur ce marché, et que le droit naturellement vient du gousset du producteur canadien. Il a dit aussitôt après que, lorsque nous importions des pommes de terre des Etats-Unis, c'était nous qui payions les droits, de sorte que dans un cas comme dans l'autre le désavantage était toujours de notre côté.

Or, s'il est vrai que nous avons à payer le droit dans les deux cas, quel serait l'objet des Etats-Unis de modifier le tarif? C'est toujours la vieille question de savoir qui paie les droits. Je ferai comprendre ma pensée par l'exemple suivant: Lorsque nous imposons un droit de 5 cents par livre le thé que nous importons au Canada, je prétends que c'est le consommateur canadien qui paie ce droit en payant son thé 5 cents plus cher. Pourquoi? Parce que nous ne produisons pas de thé dans notre pays ni aucun succédané pour lui faire concurrence. Mais lorsque l'on impose un droit sur un article qui est produit en très grande quantité en Canada en même temps que dans d'autres pays, je prétends alors que l'abolition de ce droit ne profite pas entièrement au pays qui l'abolit. Il se produit inévitablement une égalisation dans le prix de cet article, et je prétends que dans ce cas là le niveau se rapprochera le plus du prix dans le pays où la production est plus grande. Je dis donc que lorsque les honorables députés prétendent, comme ils le font fréquemment, que le prix d'un article est augmenté du chiffre du droit imposé, ils montrent qu'ils n'ont pas donné à la question toute l'attention qu'ils auraient dû lui donner. Mais ce n'est pas tout.

L'amendement proposé par l'honorable député de Northumberland est ainsi conçu:

Modification de l'article n° 83 du tarif par l'addition du texte suivant: Toutefois, les pommes de terre, sèches, tapées ou autrement préparées, étant le produit des Etats-Unis, seront admises en franchise douanière, dès que les Etats-Unis auront révoqué les règlements interdisant actuellement l'admission de tels articles produits en Canada.

Pourquoi cette restriction aux Etats-Unis? Pourquoi mentionner spécialement les Etats-Unis? Pourquoi ne pas supprimer le droit entièrement pour tous les pays? Je ne sais pas si j'ai bien compris la réponse que l'honorable député a donnée à la question qui lui a été posée par l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Burnham). Je crois qu'il a dit qu'il ne voulait pas l'importation de pommes de terre d'Europe.

M. CARVELL: Il faut toujours maintenir l'honorable député dans le droit chemin. Je n'ai jamais dit cela. J'ai dit que l'amendement ne se rapportait pas aux pommes de terre d'Europe, mais simplement aux pommes de terre des Etats-Unis.

M. EDWARDS: Je crois que c'est ce que j'ai dit. L'honorable député consentirait-il à abolir les droits sur les pommes de terre européennes?

M. CARVELL: Y consentiriez-vous vous-même?

M. EDWARDS: Non. Mon honorable ami sera-t-il aussi franc que moi?

M. CARVELL: Je n'ai pas à répondre à cette question.

M. EDWARDS: Mon honorable ami prétend traiter cette question sans être influencé par des considérations politiques; il prétend l'étudier en toute sincérité et franchise, mais lorsque je lui pose une question franche, honnête et directe, il refuse de répondre; il dit qu'il n'a pas à répondre. Pourquoi ne répond-il pas à la question? L'honorable député de Carleton craint de dire qu'il est en faveur de l'abolition des droits sur la pomme de terre des Iles-Britanniques.

Laissons venir ici les pommes de terre américaines. Mais il n'en dit pas autant au sujet de celles que l'Angleterre pourrait nous envoyer, parce que la culture de cette denrée coûte beaucoup moins cher qu'elle ne saurait coûter chez nous.

M. CARVELL: Je demande pardon à l'honorable député. Si ce projet de résolution est adopté, les pommes de terre venant de la Grande-Bretagne seront admises en franchise au Canada; mais non pas celles qui viendront d'Allemagne, de France ou de Belgique.

M. EDWARDS: Pourquoi pas celles-là comme les autres? Voilà encore mon honorable ami aux prises avec des difficultés. Est-il prêt à dire qu'il permettrait l'entrée en franchise des pommes de terre venant de ces pays-là?

M. CARVELL: Non.

M. EDWARDS: Pourquoi? Parce que la main-d'œuvre coûtant plus cher dans ces pays-là que dans le nôtre, l'honorable député ne voudrait pas exposer les cultivateurs du Nouveau-Brunswick à la concurrence de ceux de l'Europe. Il n'est pas en faveur de l'entrée des denrées alimentaires en franchise jusqu'à ce point-là. Cependant, en 1911, il proclamait qu'il fallait ouvrir nos portes et admettre en franchise les pommes de terre que nous enverraient les douze nations favorisées dont il parlait. Quel changement! Ces 12,000,000 de boisseaux de pommes de terre que nous enverraient ces pays-là chaque année, il demandait à grands cris qu'on les admît en franchise, et aujourd'hui il tient aussi fortement qu'on ne les admette pas. L'honorable député de Dufferin l'a bien dit, la faible majorité de onze qu'a obtenue l'honorable député de Carleton l'a rendu un peu plus prudent qu'il ne l'était en 1911. Mais ces déclarations de l'opposition ne sont pas étranges, elles constituent de simples digressions, comme la politique énoncée par son chef à Hamilton.

L'honorable député de Carleton a parlé bien longtemps pour dire bien peu. Je suis heureux, toutefois, d'avoir entendu dire qu'il peut pousser de bonnes pommes de terre au Nouveau-Brunswick. Je ne suis pas moins satisfait de constater que cette même province travaille à se débarrasser de celles de ses pommes de terre qui ne sont pas saines, et je ne serais pas surpris d'apprendre que celles-ci viennent, en grande partie, du comté de Carleton. Du reste, les pommes de terre ne sont pas le seul produit malsain qui soit venu de ce comté-là. Avez-vous suivi, monsieur le président, les mouvements giratoires de l'honorable député de Carleton parlant de l'interdiction et des pommes de terre malsaines du Nouveau-Brunswick? Après avoir dit que les Etats-Unis avaient eu raison de mettre cette interdiction sur les pommes de terre du Nouveau-Brunswick et du Maine, il a ajouté qu'il n'était pas certain que celles du Nouveau-Brunswick fussent atteintes de maladie. Aussi qu'elle ne fût

pas sa surprise quand on lui montra une carte établissant jusqu'à quel point elles étaient atteintes! C'est à de tels arguments que nous a habitués l'honorable député de Carleton. Ils ne sont pas encore de mode ici, et tant mieux pour la dignité de nos délibérations.

Les pommes de terre viennent bien dans certaines parties du Nouveau-Brunswick, je l'admets. J'admets aussi, avec l'honorable député, que cette province peut en produire plus qu'elle produit maintenant; mais je nie qu'il y ait chez nos voisins un marché pour les pommes de terre du Nouveau-Brunswick et que l'abolition du droit sur les pommes de terre américaines importés au Canada puisse nous être profitable. L'honorable député de Dufferin a dit, avec beaucoup de raison, que nos cultivateurs ont droit de profiter des hauts prix que provoque l'arrivée des pommes de terre nouvelles sur le marché. Dire que nous manquons de pommes de terre un seul mois de l'année, c'est verser dans l'absurde. Nos pommes de terre se conservent d'une récolte à l'autre, c'est-à-dire toute l'année, et si un cultivateur veut en mettre en vente une couple de semaines plus tôt, chaque année, il n'a qu'à préparer son terrain à cette fin. Mais alors, n'a-t-il pas droit de profiter des hauts prix? Et ces hauts prix, qui les paye? Est-ce l'ouvrier? Est-ce le pauvre, en faveur de qui la gauche exige des rabais? Non. C'est le riche, c'est celui qui est vraiment capable de les payer. Et nos cultivateurs en profitent à bon droit.

Mais l'honorable député de Carleton, l'honorable député de Northumberland et certains autres membres de la gauche veulent qu'on abolisse les droits et qu'on permette aux Américains de venir nous vendre à hauts prix leurs fruits, leurs tomates, etc. Alors, le producteur canadien devrait se contenter des restes, et on ne lui fera pas croire que ce serait juste. Le Canada étant situé comme il l'est, il n'y a qu'un moyen de traiter le cultivateur avec justice, c'est de lui accorder un tarif de protection. Il y a aux Etats-Unis 10,000,000 de noirs, dont 500,000 dans les états qui bordent le lac Ontario et le lac Erié. La plus grande partie de cette population habite les états du Sud; mais elle constitue dans toute l'étendue de la république un élément puissant chez la classe ouvrière, et elle travaille pour des salaires dont nous ne voudrions pas que nos propres ouvriers se contentent. Je dis donc que dans un pays situé comme l'est le Canada, les cultivateurs sont obligés de consacrer trop d'argent à la construction de granges, d'étables, etc., de suspendre trop longtemps leurs travaux à cause de l'hiver qui dure de quatre à six mois, et de faire trop de dépenses en attendant le retour du printemps, pour qu'il ne faille pas, en toute justice, leur accorder un tarif de protection qui les mette sur un pied d'égalité avec des concurrents que le climat favorise davantage. C'est ce que j'ai toujours soutenu et c'est pourquoi j'ai toujours blâmé l'ancien gouvernement de ne pas assez protéger nos cultivateurs. Je suis encore du même avis, et si j'avais le pouvoir de faire des changements, j'augmenterais les droits sur maints articles que le cultivateur canadien peut maintenant produire. Protection est due aux cultivateurs du Nouveau-Brunswick tout comme à ceux des autres provinces.

Si, comme on l'a dit, le Maine peut produire 275 boisseaux de pommes de terre à l'acre ou 23,000,000 de boisseaux par année, il est évident que le Nouveau-Brunswick ne peut en exporter dans cet état; mais advenant une sécheresse, le Nouveau-Brunswick regorgera sans doute de pommes de terre importées du Maine. L'honorable député qui a présenté [illegible] ne voudrait pas qu'on importât [illegible] pommes de terre d'Europe. Pourquoi? Parce que les Provinces maritimes seraient les premières à les acheter. Ces messieurs ne sont pas conséquents. S'ils veulent l'entrée des denrées alimentaires en franchise, qu'ils le disent donc ouvertement, partout et toujours. Qu'ils n'aillent pas prêcher, en certains temps et lieux, la nécessité d'un tarif de protection, et plus tard ou plus loin, l'utilité du libre-échange. Leur politique de hasard ne dit rien qui vaille à personne, tant elle est illogique. En terminant, je demanderai à la députation non seulement de considérer la production des pommes de terre dans l'Etat du Maine ou dans ces deux ou trois états, mais de bien tenir compte de ce qu'elle est dans chacun des états de l'Union. On verra que la culture des pommes de terre se fait dans tous les états. Il s'ensuit que l'abolition du droit nuirait non seulement au Nouveau-Brunswick, mais beaucoup aussi à la Colombie-Anglaise, aux provinces de l'Ouest et à celles d'Ontario et de Québec.

M. J. J. HUGHES: Je voudrais faire voir au comité à quelle source j'ai puisé mes renseignements. Je les ai pris dans un petit document publié par le ministre de l'agriculture à Washington, sous la direction de M. Dodge. Voici ce que j'y ai trouvé:

Les états de ce pays où l'on cultive surtout les pommes de terre, ceux où ce produit vient le mieux et constitue une importante récolte, ce sont ceux qui forment les deux rangées nord, à l'est du centième méridien. Il est plusieurs autres états où l'on fait cette culture en grand, mais il n'y a pas à les comparer avec la région ci-dessus mentionnée.

Il est aussi plusieurs états le long de la côte de l'Atlantique et du Golfe où les pommes de terre constituent une importante récolte, mais dans la plupart des cas, cette récolte est considérée comme récolte de jardin et non comme récolte qu'on s'attend généralement à faire sur une ferme.

Le rendement moyen des dix dernières années montre que, dans le Maine, la production par acre est presque deux fois celle de l'un quelconque des neuf autres états énumérés, quoiqu'il ne semble pas y avoir dans les influences climatériques ou autres de quoi expliquer suffisamment cette énorme différence.

M. EDWARDS: Mon honorable ami a mentionné le Maine et neuf autres états; pourquoi ne donne-t-il pas les noms de ces derniers?

M. J. J. HUGHES: Les voici: New-York, Michigan, Wisconsin, Pennsylvanie, Ohio, Illinois, Minnesota et Nebraska. L'honorable [illegible]té de Frontenac (M. Edwards) a dit [illegible]duction de pommes de terre [illegible]s avait été l'année dernière de 300 millions de boisseaux.

M. EDWARDS: En 1912. Pour l'année dernière, j'ai dit 420,647,000 boisseaux.

M. J. J. HUGHES: C'est beaucoup.

M. EDWARDS: Oui, beaucoup plus qu'en 1911, où ce n'a été que de 292 millions de boisseaux.

M. J. J. HUGHES: Cela ferait une moyenne de 3 à 4 cent millions de boisseaux par année, ou encore 3 boisseaux à 3 boisseaux et demi à peu près par tête de la population. En y réfléchissant, on verra que, dans les circonstances, les Etats-Unis doivent nécessairement importer les pommes de terre. Au Canada, la production en est beaucoup plus considérable. Avec un faible rendement, l'île du Prince-Edouard en récolte néanmoins plus de 70 boisseaux par tête.

M. EDWARDS: L'honorable député doit comprendre qu'en parlant des pommes de terre, je n'y inclus pas les patates.

M. J. J. HUGHES: C'est ce que j'ai supposé; mais je suis sûr que cela revient à peu de chose.

M. EDWARDS: Au contraire.

M. J. J. HUGHES: Qu'importe. La production n'en est pas moins de trois à quatre boisseaux par tête d'habitant, c'est-à-dire inférieure à ce qui s'en consomme.

M. EDWARDS: Où l'honorable député prend-il que la consommation moyenne l'emporte sur la production?

M. J. J. HUGHES: C'est une supposition assez naturelle, et que le bon sens indique. Ce pays ne saurait donc constituer, pour les pommes de terre, le meilleur des débouchés du monde.

M. FOWLER: L'honorable député consulte ses goûts. Sans doute consomme-t-il une grande quantité de pommes de terre, et il assure en conséquence que nos voisins font de même. Dans les états du Sud on ne fait pas usage de la sorte de pommes de terre mentionnée dans les statistiques dont parle mon honorable ami de Frontenac (M. Edwards), et qui sont celles que préfère l'honorable député de King (M. J. J. Hughes).

M. J. J. HUGHES: Et vous, quelles sont vos pommes de terre favorites?

M. FOWLER: Comme mon honorable ami, ce sont les pommes de terre d'Irlande que je préfère. Voilà en quoi consiste l'erreur de l'honorable député.

M. CARVELL: Je ne relèverai point les remarques décousues que l'on a faites touchant ce qui se fait aux Etats-Unis et ce qui ne s'y fait pas par tête d'habitant. J'aimerais à savoir de mes honorables collègues conservateurs de la province du Nouveau-Brunswick ce qu'ils pensent sur ce point. Je prendrais un intérêt tout particulier à entendre l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell) sur la question de l'interdiction, s'il ne veut rien dire sur celle de l'impôt. J'ai voulu faire comprendre au comité que cette question a une haute importance pour les Provinces maritimes, et personne, je suppose, ne le niera. C'est ce que chacun est obligé d'admettre, et nous sommes par suite en face d'une situation fort grave. C'est en vain que, des deux côtés de la Chambre, on fait des discours sur la protection ou sur le libre-échange à un point de vue théorique, lorsque les cultivateurs sont là qui attendent la solution pratique d'un problème qui les intéresse. Il est inutile que l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) nous cite des chiffres relatifs à la production totale aux Etats-Unis, aux importations d'Europe, ou autre chose semblable; nous savons dans les Provinces maritimes que les Etats-Unis seraient pour nos pommes de terre un excellent débouché, si nous pouvions les y faire passer. C'est là ce que sait tout cultivateur du

Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard, des Provinces maritimes, qu'il soit conservateur ou libéral. Peu importe en faveur de qui il a donné son suffrage en 1911, chacun sait cela. Chacun désire ce marché, et chacun comprend que la chose est impossible à cause de l'interdiction. J'arrive donc à la question qui seule se présente en ce moment.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Je croyais avoir entendu dire à mon honorable ami (M. Carvell) que les Etats-Unis se détermineraient peut-être à lever l'interdiction si les pommes de terre américaines étaient admises en franchise au Canada.

M. CARVELL: J'ai dit que cela pourrait avoir cet effet.

M. WHITE: Que mon honorable ami me permette une autre question. De quel avantage serait, pour le cultivateur américain, la libre entrée de ses pommes de terre au Canada? Mon honorable ami a dit, en effet, si je ne me trompe, que ce ne lui serait d'aucun avantage. Cela étant, en quoi le marché canadien aurait-il pour les Etats-Unis une valeur qui l'engagerait à lever l'interdiction?

M. CARVELL: C'est là une question qui ne manque pas d'à-propos. A mon sens, le marché canadien n'a guère de valeur pour les Etats-Unis; mais il faut que l'on ait jugé qu'il en avait une, car autrement le tarif américain ne dirait pas ce qu'il dit. On a refusé aux pommes de terre canadiennes l'admission en franchise aux Etats-Unis pour la raison que nous-mêmes nous ne voulons pas laisser entrer au Canada en franchise les pommes de terre américaines. Sans cela, le droit de 10 p. 100 aurait été aboli. C'est ce que l'on a fait à l'égard des autres pays. Hormis le Canada et le Cuba, nulle part au monde les Etats-Unis ne pourraient envoyer un baril de pommes de terre. Il serait insensé de parler de pommes de terre expédiées des Etats-Unis sur l'Europe, et cependant l'on y admet en franchise les pommes de terre européennes, alors qu'un droit de 10 p. 100 est imposé à l'encontre des pommes de terre du Canada, droit qu'il nous est loisible de faire disparaître en laissant pénétrer chez nous en franchise l'article américain. Je crois que, pour les Etats-Unis, ce marché du Canada n'a guère de valeur, puisque, selon moi, il n'y a pas la moindre probabilité d'un envoi ici de pommes de terre américaines. Il nous en vient cependant des états du sud et du centre lorsque, l'été, les nôtres manquent, et que déjà dans ces contrées elles sont mûres. Il se peut que mes déductions, mes convictions et mes raisonnements soient faux, mais ce sont mes déductions et mes raisonnements.

Je vais maintenant revenir au ministre de l'Agriculture. Je me suis efforcé au cours de mes observations d'être juste à son égard. Je lui ai reconnu le mérite de vouloir sincèrement trouver un remède à la situation. Je suis persuadé qu'il en cherche honnêtement et sérieusement le moyen. Je lui tiens compte d'avoir fait mettre dans nos mains ce rapport sur les maladies de la pomme de terre. Je crois que ce sera d'un grand avantage pour ceux qui cultivent cet article. Je tiens à féliciter le ministre pour les soins qu'il apporte à l'étude de cette importante question. M'est avis néanmoins que la Chambre a droit à une déclaration de sa part touchant l'état de choses, touchant ce que l'on a fait et ce que, d'après lui, l'on peut faire. Il est possible qu'il ne soit pas de mon avis sur les moyens à employer, mais je crois que la Chambre a droit à des renseignements sur la situation.

M. EDWARDS: Dans cette publication que j'ai à la main, est indiqué, à la page 603, le prix des pommes de terre pour le mois de décembre 1912 et pour chaque mois de l'année 1913. D'abord, de ce côté-ci de la frontière:

1912—Décembre	$1.25	le boisseau.
1913—Janvier	1.29	"
Février	1.07	"
Mars	1.21	"
Avril	1.35	"
Mai	0.75	"
Juin	0.42	"
Juillet	0.81	"
Août	0.74	"
Septembre	0.69	"
Octobre	0.43	"
Novembre	0.45	"
Décembre	0.45	"

Et maintenant, de l'autre côté:

1912—Décembre	$0.74	le boisseau.
1913—Janvier	0.82	"
Février	0.82	"
Mars	0.77	"
Avril	0.78	"
Mai	0.76	"
Juin	0.85	"
Juillet	0.77	"
Août	0.80	"
Septembre	0.77	"
Octobre	0.80	"
Novembre	0.80	"
Décembre	0.80	"

Comme on le voit, il y a de part et d'autre une variation très sensible dans les prix, non seulement d'un mois à l'autre, mais aussi d'une année à la suivante. La pom-

me de terre est celle des denrées dont le prix est le plus aisément influencé par la production.

M. A. A. McLEAN (Queen) (I. P.-E.): De crainte qu'au loin on ne se méprenne au sujet de l'initiative prise par le département de l'Agriculture relativement aux maladies de la pomme de terre, je désire informer la Chambre que dans l'île du Prince-Edouard, en 1912, et de nouveau en 1913, deux employés du département sont allés de maison en maison s'enquérant de cette maladie de la pomme de terre. L'an dernier, le Gouvernement se proposait d'installer un laboratoire dans la province et d'en charger un bactériologiste de renom, mais, par suite d'un contretemps quelconque, il lui fut impossible de s'y rendre. Cependant, je crois que cette année le Gouvernement a assuré les services d'un employé compétent pour conduire cette besogne, et l'enquête va être reprise encore une fois dans l'île du Prince-Edouard. Je dois ajouter que le département provincial de l'agriculture coopère avec le département fédéral de l'Agriculture, et l'ouvrage progresse favorablement. L'agriculture se développe rapidement dans l'île du Prince-Edouard, comme le sait l'honorable représentant de King (M. J. J. Hughes). Si cet honorable député s'était renseigné au département à Ottawa, ou au département à Charlottetown, il aurait constaté que ces emquêtes se poursuivaient. Je conjecture que c'est en conséquence de cette enquête, conduite par le département de l'Agriculture, que ce très intéressant document que nous avons reçu a été publié. Incontestablement, comme l'a déclaré l'honorable député de Carleton (M. Carvell), c'est un pas dans la bonne voie, et qu'on aurait dû faire il y a déjà nombre d'années, car il est bien connu que cette maladie sévit chez la pomme de terre du Canada depuis longtemps.

M. CARVELL: Du tout.

M. McLEAN: C'est bien le cas; on ne connaissait pas la nature de la maladie, mais la maladie sévissait, on ne saurait en douter. La gale noire n'existait pas au Canada, mais la gale poudreuse existait en ce pays, et tant que les cultivateurs ne prendront pas eux-mêmes des mesures pour enrayer cette maladie, elle se propagera. C'est aux cultivateurs de décider s'ils vont laisser ou non cette maladie se répandre.

M. J. J. HUGHES: C'est une très grave affirmation de la part de l'honorable député que de dire que la maladie de la pomme de terre sévit au Canada depuis nombre d'années.

M. McLEAN: Je ne parle pas à la légère.

M. HUGHES: Sur le témoignage de qui l'honorable député se fonde-t-il pour affirmer cela?

M. McLEAN: Je l'affirme, parce que je le sais. Il est de fait que la maladie de la pomme de terre existe au Canada aujourd'hui, et l'honorable représentant de Carleton a reconnu que, par suite de l'existence de cette maladie dans sa propre province, l'importation de nos pommes de terre aux Etats-Unis avait été interdite.

M. CARVELL: Je dois ici remettre au point la déclaration de l'honorable député. J'ai eu soin de ne rien affirmer de tel. J'ai déclaré que le gouvernement de Washington le prétendait, et il le prétendait sur des preuves dont je ne connais pas la valeur. Je n'admets pas que cette prétention soit exacte, et j'ai déclaré que j'avais de graves doutes quant à l'existence de cette maladie. Je ne veux pas que l'honorable député (M. A. A. McLean) me fasse dire des choses que je n'ai pas dites. Je ne crois pas que la gale poudreuse ait existé avant ces deux années dernières, si tant est qu'elle y existe maintenant. Si le ministre d'Agriculture veut fournir certains renseignements, il est à même de le faire; mais peut-être ne serait-il pas opportun de dévoiler tous les faits relatifs à l'introduction de cette gale poudreuse au Canada, si toutefois elle y existe.

M. McLEAN: L'honorable député (M. Carvell) ne saurait se défendre d'admettre qu'il a affirmé que le gouvernement de Washington avait eu raison d'interdire l'importation de la pomme de terre canadienne.

M. CARVELL: Encore, ici, l'honorable député me fait dire ce que je n'ai pas dit. J'ai dit que le gouvernement de Washington probablement croyait avoir raison.

M. McLEAN: C'est là un tempérament que l'honorable député apporte maintenant.

M. CARVELL: Non, je le nie.

M. McLEAN: Nous avons tous entendu ce qu'a dit l'honorable député; nous l'avons tous entendu déclarer nettement et en propres termes que le gouvernement des Etats-Unis avait raison d'interdire

l'importation des pommes de terre canadiennes.

M. CARVELL: Ce n'est pas ce que j'ai dit. C'est ici une question de trop grande importance pour la laisser passer. Je n'entends pas que l'honorable député m'attribue pareille affirmation; je ne veux pas qu'il le répète, car ce n'est pas vrai et il le sait.

M. McLEAN: La même déclaration a été faite par l'honorable député de Frontenac (M. Edwards) et l'honorable député de Carleton (M. Carvell) ne l'a pas contredite.

M. CARVELL: J'ai pour règle en cette Chambre de ne jamais relever ce que peut dire l'honorable représentant de Frontenac.

M. EDWARDS: L'honorable député a constaté qu'il était de son intérêt de ne pas le faire.

M. CARVELL: Je ne range pas l'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. McLean) dans la même catégorie que l'honorable député de Frontenac, et c'est pourquoi, lorsqu'il fait une déclaration inexacte, je dois le rappeler à l'ordre.

M. MORPHY: Avant la suspension de la séance à six heures, j'ai posé à l'honorable député de Carleton (M. Carvell) cette question: L'honorable député croit-il que les Etats-Unis ont eu raison d'interdire l'importation des pommes de terre canadiennes? A quoi l'honorable député de Carleton répondit: Oui.

M. CARVELL: Certainement, c'est ce que j'ai répondu; votre affirmation est exacte.

M. A. A. McLEAN: Je suis persuadé que lorsque nous aurons demain le compte rendu des Débats, nous verrons que mon affirmation est exacte.

M. CARVELL: Je demande que l'honorable député retire cette affirmation, car elle est contraire aux faits.

M. McLEAN: Je dis que lorsque demain le compte rendu des Débats sera distribué, nous serons à même de juger qui se trompe, moi ou l'honorable député de Carleton.

M. CARVELL: Je demande à l'honorable député de retirer cette déclaration.

M. le PRESIDENT: Si une affirmation attribuée à un député est répudiée par lui, la dénégation de cet honorable député doit être acceptée.

M. McLEAN: L'honorable député de Carleton nie qu'il ait fait cette déclaration, je me soumets donc à votre décision, monsieur le président, et je rétracte ce que j'ai dit. Néanmoins, j'ai déclaré que le compte rendu des Débats fera voir qui de nous deux était dans le vrai.

Plusieurs DEPUTES: Rétractez-vous.

M. CARVELL: Je n'en exige pas davantage; qu'il continue maintenant.

M. McLEAN: L'honorable député a ajouté qu'il croyait probable l'existence de la gale dans l'état du Maine, et que le gouvernement des Etats-Unis avait nommé une commission pour s'enquérir de l'affaire, et des inspecteurs pour inspecter les pommes de terre expédiées de cet état. Il ajouta que dès qu'on constatait que les pommes de terre du Maine étaient atteintes de la gale, on interdisait leur usage comme semence.

Il est incontestable que l'honorable député de Carleton a affirmé que les pommes de terre du Maine étaient atteintes de la gale poudreuse, ou de quelque autre maladie, car autrement le gouvernement des Etats-Unis, en qui il repose une grande confiance en ces matières, n'aurait pas frappé d'interdiction les envois de pommes de terre du Maine pour fins de semence. Nous avons cet état de choses: on frappe d'interdiction les pommes de terre dans l'état du Maine, et on frappe d'interdiction les pommes de terre du Nouveau-Brunswick et pour bien dire de tout le Canada. Il est du devoir du Gouvernement de s'enquérir de cette affaire, et je tiens à dire à l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) que le Gouvernement s'enquiert de cette question depuis trois ou quatre ans, que son enquête a porté sur tous les points, et que le Gouvernement est aujourd'hui en possession de renseignements sur le sujet, d'une nature très importante, et que le ministre de l'Agriculture sans doute communiquera à la Chambre. Je ne m'aventure pas à parler de choses que je ne connais pas. Cette question est d'une telle gravité pour les habitants de ma province, que, quels que soient les frais, le Gouvernement devrait s'y mettre et s'enquérir à fond de toutes les circonstances. Nous avions pour habitude de vendre nos pommes de terre aux Etats-Unis, où on nous en payait de très bons prix. Les prix variaient; parfois à Boston on nous les payait plus cher qu'à New-York, et parfois nous en obtenions d'avantage à Saint-Jean qu'à Boston. En ce qui regarde l'île du Prince-Edouard, nous avions des débouchés sur place à Sydney, Stellarton et autres centres miniers des Provinces maritimes. Le Nouveau-

Brunswick n'était pas en mesure de produire suffisamment de pommes de terre pour alimenter les marchés de la Nouvelle-Ecosse. Parfois les habitants de cette province n'étaient pas en mesure de produire plus de pommes de terre qu'ils n'en consommaient eux-mêmes. Bien que le Nouveau-Brunswick soit une grande province, elle n'a que 40,000 acres en pommes de terre, ce qui est une bien faible superficie en comparaison de ce que nous avons dans l'île du Prince-Edouard.

M. CARVELL: L'honorable député voudra-t-il me dire en quelle année c'était que le Nouveau-Brunswick récolta seulement la quantité de pommes de terre requise pour ses propres besoins?

M. McLEAN: En 1911.

M. CARVELL: En 1911, rien que dans mon comté, nous avons expédié un demi-million de barils de pommes de terre.

M. McLEAN: Comment se fait-il alors que des pommes de terre du Maine ont été expédiées au Nouveau-Brunswick où elles furent vendues en faisant concurrence aux pommes de terre récoltées dans la province?

M. CARVELL: Il n'y a pas eu de pommes de terre des Etats-Unis d'expédiées au Nouveau-Brunswick, en 1911, et nous avons les statistiques pour l'établir.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. HENDERSON: Rétractez-vous.

M. CARVELL: Vous n'avez rien à gagner en agissant de cette façon-là.

M. le PRESIDENT: A l'ordre. L'honorable député de Queen (I. P.-E.) a la parole, et l'honorable député de Carleton sait très bien qu'il n'a pas le droit de l'interrompre.

M. McLEAN: Je ne suppose pas qu'il existe un homme au monde qui ait autant de connaissances ou qui présume en avoir autant que l'honorable député de Carleton; mais, à mon avis, d'autres députés ont aussi le droit de faire connaître leur opinion au sujet des questions qui sont discutées à la Chambre. L'honorable député de Carleton ne devrait pas empiéter sur les droits de chacun des députés ou même des membres de son propre parti.

M. CARVELL: Lorsque mon honorable ami fait erreur...

Quelques DEPUTES: A l'ordre.

M. CARVELL: Chaque fois que mon honorable ami commettra une erreur, je la rectifierai, soyez-en certain. Mon honorable ami et moi nous nous accordons assez bien, je le crois. Je suppose qu'il désire être juste. J'ai ici un état préparé par le ministère des Douanes des importations de pommes de terre, au cours des deux dernières années. Je puis le passer à mon honorable ami, de sorte que ses affirmations seront exactes.

Au lieu d'importer des pommes de terre au Nouveau-Brunswick, en 1911, nous en avons exporté, seulement que du comté que j'ai l'honneur de représenter, près d'un demi-million de barils, et de la province tout entière les exportations doivent avoir atteint le chiffre de trois quarts de million de barils, cette année-là.

M. McLEAN: Je ne doute nullement que, dans son esprit, mon honorable ami croit toujours qu'il a raison; mais il ne veut jamais concéder le même prrvilège à ses collègues.

M. CARVELL: Pas lorsqu'il à tort.

M. McLEAN: S'il fallait en croire l'honorable député de Carleton, un député de la droite peut affirmer ce qu'il veut, il a toujours tort; il voit le mal partout. Mon honorable ami est très injuste de traiter de cette façon-là ses collègues de la droite. Il devrait au moins condescendre à admettre que, tous tant que nous sommes, nous avons de bonnes intentions. Nous ne siègons pas ici pour faire l'affaire d'un parti; nous ne sommes pas ici simplement pour prendre les intérêts de l'île du Prince-Edouard, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, d'Ontario ou de Québec; notre rôle au Parlement consiste à surveiller les intérêts du Canada tout entier.

Lorsque mon honorable ami prend sur lui d'affirmer, come il l'a fait, que l'on devrait se laisser guider, pour établir la politique fiscale du pays, par la quantité de pommes de terre qui est expédiée du comté de Carleton, à mon avis, il s'éloigne passablement de la question. Il devrait, tout comme nous l'avons fait à propos des instruments aratoires sur lesquels nous avons diminué les droits, faire quelques concessions aux manufacturiers. Mais il ne veut pas rien leur concéder. D'après lui, on ne devrait pas tenir compte de leurs réclamations. Quel serait le résultat aujourd'hui, dans les Provinces maritimes, si l'on forçait les Nova Scotia Steel Works, les Dominion Steel Works et les autres grandes compagnies industrielles de ces provinces à cesser leurs opérations, comme le désire-

rait l'honorable député? Quels seraient les débouchés que l'on aurait à offrir aux cultivateurs pour la vente de leurs produits?

Ils n'auraient plus de marchés. Depuis que ces grandes industries se sont établis dans les Provinces maritimes, grâce au tarif que nous avons à l'heure actuelle, par la politique fiscale inaugurée en 1879, les cultivateurs sont devenus très à l'aise. A l'heure actuelle, les cultivateurs de l'île du Prince-Edouard, en tant que classe, sont les gens les plus riches du Canada. Nous sommes la plus petite province du Dominion, notre population est la moins nombreuse, mais il n'existe pas au monde une population de 95,000 âmes qui possède les capitaux que nous avons. La population de l'île du Prince-Edouard se compose entièrement de cultivateurs, qui ont fait leur argent en se livrant à l'industrie agricole, c'est-à-dire en vendant des pommes de terre, du fromage et tous les autres produits de la ferme.

Nos honorables amis de l'opposition proposent que l'on enlève le droit protecteur de 20 p. 100 sur nos pommes de terre, et que l'on permette à leurs amis de l'état du Maine d'inonder notre marché, et de vendre ici leurs pommes de terre en faisant concurrence aux nôtres. Pourquoi, je vous le demande, n'ont-ils pas adopté cette politique, en 1896, lorsque le gouvernement Laurier a augmenté les droits sur les pommes de terre? L'honorable député de King (M. Hughes) prétend que les conditions se sont modifiées depuis cette époque-là. En quoi la situation a-t-elle été modifiée, depuis que les droits sur les pommes de terre ont été élevés de 15 à 20 cents le boisseau? Il ne s'est produit aucun changement, autant que je puis en juger, et j'irai même jusqu'à dire qu'il n'y a pas un seul député siégeant à la gauche de l'Orateur qui puisse me démontrer que la situation se trouve modifiée d'un seul iota, à l'heure actuelle.

M. LOGGIE: L'honorable membre voudrait-il me permettre de lui poser une question? Il désire savoir quel changement s'est produit dans la situation, et pourquoi ma proposition d'amendement n'a pas été présentée avant aujourd'hui? Une très bonne réponse que l'on peut donner à ces questions, c'est qu'à venir jusqu'au mois d'octobre dernier, le gouvernement des Etats-Unis imposait un droit de 25 cents par boisseau sur les pommes de terre canadiennes. A l'heure actuelle, ce droit a été diminué à 10 p. 100, à condition que si nous admettons les pommes de terre américaines en franchise, alors, par le fait même, les nôtres auront libre accès sur le marché des Etats-Unis.

M. McLEAN: Et, cependant, l'honorable député de King (M. J. J. Hughes) et l'honorable député de Carleton (M. Carvell) se font gloire que dans l'état du Maine, qui est limitrophe de la province du Nouveau-Brunswick, on a récolté, l'année dernière, 18,000,000 de boisseaux de pommes de terre. On veut donc que les cultivateurs du Maine viennent faire concurrence à nos producteurs sur nos propres marchés. Il n'y a pas de doute à ce sujet; c'est bien là ce que vous voulez. Quant à la question: En quoi la situation se trouve-t-elle modifiée? je réponds: Le seul changement qui se soit produit, c'est que nous avons un meilleur marché, à l'heure actuelle qu'à l'époque où les droits sur les pommes de terre furent élevés de 15 à 20 cents, à cause des grandes industries qui se sont établies un peu partout, et de l'augmentation de la population qui est venue habiter ces centres industriels, population qui est composée d'ouvriers et non d'agriculteurs.

Je désire tout particulièrement relever en passant l'affirmation qu'a faite l'honorable député de King, à savoir que le ministère de l'Agriculture ne fait rien pour la classe agricole. Il est facile de constater, monsieur l'Orateur, que depuis qu'il est dans l'opposition, l'honorable membre ne sait pas ce qui se passe, et il n'est que juste que quelqu'un le mettre au courant des faits.

L'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): La députation en a probablement plus appris au sujet de la culture des pommes de terre, hier soir et aujourd'hui, qu'en aucun temps depuis que le Parlement canadien existe, de sorte que je me sens peu enclin à exercer la patience de mes collègues, en discutant plus longtemps les questions qui ont trait à ce légume si utile. Il y a cependant un ou deux sujets sur lesquels je désire faire quelques brèves remarques; je désire également faire une déclaration quant à l'attitude du ministère, auquel je préside, par rapport à certaines questions qui ont été mentionnées au cours de ce débat. Je ne puis imaginer, en tout cas, comment un député de ce côté (la droite) qui comprend bien la nature de cette résolution et le but auquel elle tend, pourrait voter pour la proposition extraordinaire qu'a présentée le député de Northumberland, et dont voici le texte:

Que l'article du tarif n° 83 soit modifié en y ajoutant les mots suivants: Pourvu, toutefois que les pommes de terre sèches, tapées ou préparées de tout autre façon, cultivées et récoltées aux Etats-Unis, soient admises en franchise, lorsque et aussitôt que les Etats-Unis lèveront l'interdiction qui existe actuellement sur ces mêmes articles, cultivés et récoltés au Canada.

Je ne puis me rendre compte de la malheureuse confusion de pensée qui existe dans l'esprit de l'honorable membre, qui l'a amené à rédiger sa résolution dans ces termes-là. Cela veut dire quelque chose, que le gouvernement des Etats-Unis n'était pas sincère, lorsqu'il a mis l'interdiction sur nos pommes de terre. Il est parfaitement vrai,—et cela vient plutôt en contradiction avec l'affirmation de l'honorable député de Carleton,—que l'on a fait insister, et non pas sans raison, de grandes compagnies commerciales auprès du gouvernement des Etats-Unis, afin qu'il mît cette interdiction sur nos pommes de terre. Remarquez bien, que je n'affirme pas la chose, mais je l'ai entendu dire maintes et maintes fois.

Toutefois, mon honorable ami, qui est toujours si plein de courtoisie à l'égard des Américains, et qui se plaint sans cesse que de ce côté-ci de la frontière nous ne répondons nullement aux avances que nous font les Etats-Unis afin d'établir des relations commerciales entre les deux pays, leur porte le plus vilain coup, lorsqu'il s'en vient déclarer qu'il ont mis l'interdiction pour des raisons de cette nature. Si sa résolution ne signifie pas que cela ne veut rien dire, elle affirme que nous devrions abaisser les droits sur les pommes de terre américaines, afin que les Etats-Unis fassent disparaître la restriction qu'ils ont établie à propos de l'importation des pommes de terre avariées. Quelle que soit l'opinion que j'entretienne sur la question des droits, il m'est en conséquence impossible de voter en faveur d'une résolution aussi vicieuse. Parlant en ma qualité de membre du Parlement et de ministre de la couronne, je me refuse certainement à voter en faveur d'une résolution qui aurait pour résultat de faire disparaître les droits qui protègent un article que notre pays produit en si grande abondance. Je ne me propose nullement de m'étendre sur ce sujet. En passant, permettez moi de signaler à mes honorables amis de la gauche, surtout à ceux qui viennent de l'Ouest, qu'ils ont une façon à eux d'expliquer le résultat qu'ont les droits sur nos produits qui sont exportés aux Etats-Unis, en disant que les Américains paient ces droits; mais lorsqu'un article est importé des Etats-Unis au Canada, ils présument que ce sont encore les Américains qui paient ces droits. Vous ne pouvez pourtant pas percevoir des droits des deux côtés. Mais, supposons pour les fins de l'argumentation, que le producteur paie les droits sur les pommes de terre qui sont exportées du Canada aux Etats-Unis, ces droits ne sont encore que de 10 p. 100, et le prix, si je me rappelle bien les chiffres qu'a cités l'honorable député de Carleton, n'est que de 40 cents le boisseau, de sorte qu'il ne s'élèverait qu'à 4 cents.

Afin de faire disparaître le droit de 4 cents par boisseau dont sont frappées nos pommes de terrre exportées aux Etats-Unis, droit que le producteur canadien n'acquitte peut-être pas, l'honorable député voudrait abolir la taxe de 20 cents par boisseau acquittée par les pommes de terre importées au Canada, ce qui serait une injustice . . .

M. CARVELL: Le prix moyen payé actuellement ou depuis nombre d'années est de 40 cents par boisseau. Mais si le marché américain nous était ouvert, le prix hausserait et ce serait une économie de 5 cents par boisseau.

M. BURRELL: L'écart n'est que le 1 cent et je ne tiens pas à contester à cet égard. Seulement, m'autorisant de ma connaissance, plus ou moins limitée, des opinions de nos populations agricoles au Canada, bien que peut-être le Nouveau-Brunswick occupe une position spéciale à l'égard du marché des Etats-Unis, je puis déclarer que les agriculteurs de ma propre province surtout me condamneraient énergiquement, si je demandais l'abolition du droit de 20 cents par boisseau de pommes de terre. Je m'abstiens de toute observation sur la question du droit; je me borne à déclarer que je voterai le rejet de la proposition à l'étude pour la raison que je viens d'alléguer ainsi que pour l'autre raison que j'ai formulée.

J'en viens à un autre aspect de la discussion qui a été longuement débattu: la question de l'interdiction et celle de la maladie des pommes de terre, qui a provoqué cette interdiction. Les députés le savent, la maladie en question est due à un parasite fongueux, à un champignon qui se propage annuellement par spores, comme le font toutes les fongosités. Dernièrement, il a souvent été question de deux maladies.

Une de ces maladies est la gale noire de la pomme de terre. En 1910, l'ancien Gouvernement publia un décret interdisant absolument l'importation des pommes de terre de Terre-Neuve et de Saint-Pierre Miquelon, parce que dans ces pays existait

cette maladie de la gale noire, qui était regardée comme dangereuse. En septembre 1912, on nous apprit que la gale noire sévissait en certains pays d'Europe, et qu'elle y causait de graves ennuis, surtout en Grande-Bretagne, où l'on mettait en quarantaine de grandes étendues de terre. Après mûre délibération, le Gouvernement rendit un décret en conseil interdisant l'importation des pommes de terre de Grande-Bretagne et de presque tous les pays d'Europe. Peu après le gouvernement des Etats-Unis prit une initiative similaire, interdisant absolument l'importation des pommes de terre de tous les pays d'Europe, en raison de la gale noire, reconnue comme maladie des plus graves. Comme il s'était fait quelques importations au Canada, quoique de bien moindre importance que celles faites aux Etats-Unis, avant l'interdiction, puisqu'il était arrivé à Boston un lot de 300,000 boisseaux de pommes de terre d'origine européenne, nous jugeâmes utile de signaler le fait aux cultivateurs, et notre département publia une circulaire avec une affiche coloriée dans le même genre, quoique plus petite que celle exhibée ici aujourd'hui. La conséquence fut que, de toutes les parties du pays, on envoya à notre botaniste fédéral des pommes de terre qu'on supposait atteintes de la gale noire ou de quelque autre maladie. Nous découvrîmes la présence de la gale poudreuse ou gangreneuse en diverses parties du pays, et peut-être davantage à Kamouraska, province de Québec. Il serait peut-être préférable de ne pas mentionner ces localités, vu qu'il n'y a rien à gagner à les mettre en évidence; mais d'autre part, comme il est bon de donner publicité à ces choses en vue d'y remédier, somme toute, il est peut-être préférable de mentionner tous les faits. Cette maladie, la gale poudreuse ou gangreneuse, n'a que fort peu sévi en Nouvelle-Ecosse; au Nouveau-Brunswick, on en trouva quinze cas à cette époque, et beaucoup plus dans l'île du Prince-Edouard.

J'ai été assez étonné d'entendre le député de King, île du Prince-Edouard (M. Hughes), formuler ici même une affirmation des plus singulières, qui prouve bien qu'il n'est guère au courant des problèmes de l'agriculture et qu'il ne s'occupe pas sérieusement des progrès de l'agriculture en l'île du Prince-Edouard; et cette affirmation, c'est qu'il n'existe dans cette île ni gale gangreneuse ni aucune autre maladie. Le consul américain qui ne saurait être une grande autorité en pathologie végétale

[M. Burrell.]

affirme, dit-il, que la gale poudreuse n'y existe pas. Et l'honorable député s'étonne que le gouvernement, et il entend par là sans doute le gouvernement de l'île du Prince-Edouard, n'ait pas immédiatement corroboré cette affirmation.

M. J. J. HUGHES: J'ai lu dans un journal publié à Charlottetown une affirmation portant que le consul américain avait déclaré, dans un rapport présenté à son gouvernement, qu'il n'existait parmi les pommes de terre de l'île du Prince-Edouard aucune maladie contre laquelle les Etats-Unis eurent lancé l'interdiction et que les maladies en question n'étaient que la pourriture sèche et la pourriture humide. J'ai lu dans un journal publié à Charlottetown que le consul américain avait affirmé cela dans un rapport adressé à son gouvernement; mais je n'en ai pas pris la responsabilité.

M. BURRELL: C'est peut-être à tort que j'ai prétendu que l'honorable député corroborait cette affirmation; seulement, j'ai cru que la thèse qu'il soutenait tendait à la conclusion que la maladie en question n'existe pas dans l'île du Prince-Edouard. Je suis étonné qu'on ait affirmé la chose, et encore plus surpris que l'honorable député ne l'ait pas vérifiée avant de déverser le blâme sur le gouvernement provincial pour n'avoir pas corroboré l'allégation du consul américain qui évidemment n'était pas au courant des faits. Que l'honorable député consulte le rapport annuel du botaniste fédéral et il sera pleinement édifié sur les localités où cette maladie a sévi et sur celles où elle n'existe pas. La maladie, il est vrai, est répartie sur nombre d'endroits de l'île du Prince-Edouard, mais l'infection y est relativement légère.

Après avoir constaté l'existence de cette maladie, nous avons obtenu les services d'experts en matière de pathologie des plantes et touchant les maladies dont sont affectées les pommes de terre; nous leur avons donné mission d'aller étudier soigneusement la situation en l'île du Prince-Edouard et ailleurs, afin de nous permettre de prendre les mesures voulues pour éclairer les cultivateurs, et nous avertir, quand on découvre l'existence de la maladie. J'ai soigneusement étudié la question et n'ai pas encore réussi à me convaincre que la gale poudreuse soit aussi nocive que la gale noire, qui a probablement provoqué et autorisé l'interdiction contre l'Europe et autres pays où elle existait. Les spores de la gale noire demeurent à l'état latent sous le sol pen-

dant huit ans, toujours prêts à se réveiller et à propager la maladie, quand les pommes de terre sont semées. Bien qu'un semblable état de choses puisse exister à un moindre degré à l'égard de la gale poudreuse ou gangreneuse, les méthodes employées pour la combattre sont couronnées de succès, et je dois ajouter que je ne saurais ranger la gale poudreuse dans la même catégorie que la gale noire. A l'automne de 1913, il parut dans les journaux des Etats-Unis des notes portant que le gouvernement des Etats-Unis se proposait d'interdire l'entrée des pommes de terre de provenance canadienne.

Un mot au sujet des observations du député de Carleton. Je ne veux nullement critiquer ce qu'il a dit; je lui sais gré de sa bienveillance à mon endroit et à l'égard des tentatives du département en ce sens; mais il s'imagine sans doute que le ministre de l'Agriculture ou son département avait trop tardé à faire les premières démarches et que nous aurions conclu un bien meilleur arrangement avec Washington, si nous eussions fait preuve de diligence, au début. Je le sais, l'honorable député veut discuter loyalement et je tiens à le renseigner exactement sur les faits.

Le 26 novembre, je reçus une dépêche de l'honorable député et, il s'en souvient sans doute, je lui répondis le lendemain, l'assurant que le département avait étudié la question et qu'elle faisait l'objet de nos préoccupations. Sa lettre arriva au cours de la semaine; et par suite des rumeurs répandues par les journaux, je reçus nombre de lettres du Nouveau-Brunswick et d'ailleurs dans le même sens. Jusque-là nous avions été officieusement renseignés à cet égard par la correspondance échangée entre les experts de notre département et ceux du département des Etats-Unis; en outre, dans le bulletin hebdomadaire du département de l'Agriculture, aux Etats-Unis, nous avions déjà vu un paragraphe en un sens officiel, donnant à entendre qu'on allait discuter la question de savoir si les Etats-Unis prendraient quelque initiative contre le Canada sous forme d'interdiction. Je fis préparer une note sur la question avant que nos amis et le député de Carleton n'eussent signalé la chose. Nous étudiâmes encore davantage la question, et deux jours plus tard, nous en conférâmes avec l'ambassadeur à Washington. Je dois ajouter que nous n'avons nullement négligé les intérêts des expéditeurs de pommes de terre du Canada ou du Nouveau-Brunswick, car, nous le savions parfaitement, aux termes de la loi fédérale de quarantaine, le gouvernement des Etats-Unis ne saurait prendre pareille initiative, sans nous donner au préalable voix au chapitre. Nous ne craignions donc nullement qu'il prononça l'interdiction sans nous consulter au préalable. Mais pour plus de certitude, nous en conférâmes avec l'ambassadeur à Washington.

Nous avons fait remarquer que nous ne considérions pas que cette maladie fût assez grave pour justifier, s'il faut en croire les journaux, la décision que devaient prendre les Etats-Unis, et nous avons aussi fait observer que, si les Etats-Unis avaient vraiment l'intention d'en agir de la sorte, nous espérions qu'ils nous donneraient tout le temps voulu pour préparer notre cause et comparaître devant eux, soit par l'entremise de l'ambassade de Washington ou personnellement, afin de prendre les arrangements nécessaires au sujet de tout cela. C'est ce qui a été fait. Comme mon honorable ami ne l'ignore pas, nous sommes allés à Washington, une conférence a eu lieu le 18 décembre et toute l'affaire a été traitée à fond.

L'honorable représentant de Carleton nous a parlé de M. Güssow, botaniste et pathologiste des plantes, au fédéral. J'ai compris qu'il a dit que, tout en ne trouvant pas rien à reprendre aux capacités techniques de M. Güssow, il ne croyait pas qu'il fût très pratique. Je puis dire en passant que la connaissance que M. Güssow possède des maladies des plantes est très appréciées aux Etats-Unis par les plus grands experts. En de pareilles matières nous pouvons donc être certain que le Canada est bien représenté, pour ce qui a trait au côté exportateur.

M. BLAIN: Quand M. Güssow a-t-il été nommé?

M. BURRELL: Il a été nommé par mon prédécesseur et c'est, je crois, un fonctionnaire ayant toutes les aptitudes voulues. Nous lui donnons toutes les occasions qu'il peut désirer pour développer le champ de ses opérations. A cette conférence, les intérêts du commerce étaient représentés; il y avait là des membres du congrès et des représentants venus des divers états intéressés dans la culture de la pomme de terre. Bon nombre de pétitions furent reçues venant de personnes représentant les intérêts de ce que nous pourrions appeler le côté commercial de l'industrie de la pomme de terre. Bien qu'il ait été admis qu'il ne s'était pas produit isolément plus d'un cas ou deux de maladie dans leur propre pays, M. Güssow a fait remarquer à la conférence

que nous avions connaissance du fait que la gale de pomme de terre existait dans le Maine; le Massachusetts, le Nebraska et le Wisconsin. Je ne veux rien dire de malveillant, mais je puis certainement dire que les délibérations de la conférence furent tant soit peu affaire de forme, et il est évident, d'après ce qui s'est passé, que les fonctionnaires du ministère de l'agriculture des Etats-Unis s'étaient mis dans la tête qu'il y avait lieu de lancer l'interdiction contre les pommes de terre du Canada.

Le 22 décembre, une ordonnance fut rendue, entrant en vigueur le 24 décembre, et prononçant pour ainsi dire l'interdiction de nos pommes de terre. En théorie, l'interdiction n'était peut-être pas absolue, car des dispositions étaient prises pour l'admission de nos pommes de terre, sous certaines restrictions.

Mais c'est là une autre façon de discuter l'interdiction, car ces restrictions étaient telles qu'il devenait impossible, d'une manière commerciale pratique, d'envoyer des pommes de terre dans le pays. Deux des conditions imposées étaient que l'inspection des champs serait suffisante, et qu'en outre les régions infectées seraient clairement délimitées. Tous ceux qui savent à quoi s'en tenir en ces matières n'ignorent pas qu'en décembre, à une époque de l'année où toutes les pommes de terre étaient, soit en cave ou dans les entrepôts de gros, il devenait absolument impossible de faire l'inspection des champs demandée ou de délimiter clairement, à la satisfaction des autorités des Etats-Unis, les étendues infectées. C'est pourquoi nous avons considéré cela comme l'interdiction pure et simple.

M. CARVELL: D'après les renseignements que le ministre peut avoir reçu de Washington, peut-il nous dire si l'inspection exigée devait être faite par les agents des Etats-Unis, ou s'ils accepteraient l'inspection faite par des fonctionnaires canadiens?

M. BURRELL: Ils exigent que l'inspection soit faite par nos fonctionnaires fédéraux, et c'est là une chose qu'il nous était impossible de faire. On nous a fait beaucoup de représentations dans le Nouveau-Brunswick et ailleurs, et nous avons reçu nombre de lettres nous invitant à user de représailles et à décréter l'interdiction de la pomme de terre américaine. On nous a aussi proposé de délimiter l'étendue infectée. Plus nous considérions tout cela, et plus il nous paraissait difficile de pouvoir faire face à ces conditions. Parce que nous étions persuadés qu'une autre nation avait fait erreur en nous imposant des conditions si rigoureuses, je n'ai pas cru que nous devions adopter les mêmes tactiques, et nous n'avons donc pas usé de représailles.

Dès le commencement de cette année, les autorités des Etats-Unis ont dû admettre, parce que les preuves étaient concluantes, que la maladie exerçait des ravages très étendus dans l'état du Maine. Je désire faire remarquer que jusqu'alors aucune restriction n'avait encore été décrétée aux Etats-Unis, bien qu'ils ne devaient pas ignorer là-bas, et nous le leur avons fait remarquer, que la maladie régnait en diverses parties de ce pays. Les fonctionnaires des Etats-Unis ont pour ainsi dire admis qu'ils n'avaient fait aucune enquête approchant de celle que nous avions faite nous-mêmes à ce sujet, et je désire ajouter, pour en faire compliment à notre botaniste fédéral, que la notice publiée il y a un an et demi au sujet du chancre de la pomme de terre a été employée et copiée, et que nos propres publications ont été copiées et publiées aux Etats-Unis, et qu'elles ont joué aux Etats-Unis un rôle assez important dans la lutte entreprise contre les maladies de la pomme de terre. Je crois que c'est là un tribut flatteur payé à l'énergie canadienne en faisant face à cet état de choses. Je le répète, à venir jusque tout récemment, les Etats-Unis n'avaient imposé aucune prohibition, mais ils ont édicté une défense visant l'état du Maine. Puis est venue cette question: la défense imposée au Maine était de telle nature qu'il était interdit aux expéditeurs du Maine d'envoyer des pommes de terre en d'autres parties des Etats-Unis sans accompagnement d'un certificat des autorités du Maine attestant que les tubercules étaient indemnes de maladie; mais les défenses visant l'état du Maine étaient loin d'être aussi onéreuses et rigoureuses que celles imposées au Canada par les règlements édictés dans l'ordonnance n° 11 du 18 décembre. Nous avons donc dû, tout récemment, reprendre l'affaire avec l'ambassade de Washington, et cette ambassade a fait, à notre demande, de fortes représentations au ministère de l'agriculture à Washington, afin de faire accorder au Canada le même traitement que celui accordé au Maine, en ce qui concerne les envois dirigés vers d'autres états. Nous n'avons encore reçu aucune réponse à tout cela. Je ne pourrais pas dire s'ils se rendront jamais à notre demande.

Je ne critique pas leurs actes, mais cependant je dois dire qu'en toute justice et logique ils devraient nous donner le même traitement que celui qu'ils ont donné à leur propre état quand ils l'ont mis en quarantaine pour la même maladie. Lorsque la

chose était en discussion, une convention internationale fut convoquée à Rome pour examiner toute la question des maladies des plantes, et M. Gussow y représenta le Canada. Les Etats-Unis furent invités à se faire représenter, et il avait été entendu que le chef de la commission s'occupant de ces maladies serait présent; mais malheureusement les Etats-Unis n'envoyèrent à cette conférence aucun représentant. Le gouvernement français présenta une résolution comportant nécessité pour les légumes et le grain d'être accompagnés de certificats avant de passer d'un pays à unautre. Cette résolution ne fut cependant pas adoptée. La question de la préparation d'une liste exacte de maladies relevant de la quarantaine fut ensuite mise en discussion. En ce qui concerne la gale poudreuse, chaque nation était laissée libre de traiter cela comme elle l'entendrait. Nous avons tout lieu de croire, au ministère, que la gale existe au Canada depuis six ou sept ans, et peut-être depuis plus longtemps. Je crois que nous sommes fondés à affirmer que cette maladie existe aux Etats-Unis depuis bien plus longtemps que cela. Nous l'avons reçue des Etats-Unis, ou bien ils l'ont eue de nous, ou encore nous avons pu tous deux la recevoir d'Europe. Nous n'avons certainement pas, à venir jusqu'à présent, considéré que la gale eût un caractère aussi sérieux et aussi malfaisant que le chancre. Il n'en importe pas moins que c'est là une maladie fort grave, et que nos cultivateurs doivent tout mettre en œuvre pour nous en débarrasser. Je suis aussi fortement d'avis que les autorités fédérales et provinciales ne devraient rien négliger pour aider sous ce rapport nos cultivateurs, de façon à assurer la coopération de toutes les volontés afin de nous débarrasser une bonne fois de la gale de la pommes de terre. En ce qui concerne le Gouvernement, nous sommes prêts à donner toute l'aide possible.

La question des règlements de l'interdiction doit nécessairement être laissée pour quelque temps de côté, jusqu'à ce que nous ayons à nous occuper d'une autre récolte. Je vois que les Etats-Unis vont édicter de nouveaux règlements de quarantaine qui ne s'appliqueront pas avant le mois d'août prochain, de sorte que nous aurons en attendant tout le temps nécessaire pour étudier la question. En attendant, ce que nous pouvons faire de mieux cette année, c'est de poursuivre une campagne d'éducation. Nous avons ajouté à notre personnel plusieurs employés pour des fins temporaires. Il est très difficile d'obtenir des gens dressés à ce travail. Nous avons retenu les services du professeur Adams, du Simcoe College de Dublin, qui s'est fait une spécialité des maladies des pommes de terre. Il est entré dans l'administration canadienne, et nous allons lui donner beaucoup à faire sous ce rapport. Nous allons essayer d'instruire nos cultivateurs, afin qu'ils ne mettent en terre que des tubercules sains, en de nouvelles terres, et qu'ils prennent tous les moyens nécessaires pour nous aider à nous débarrasser de cette maladie. Et je crois que ce sera fait.

On a parlé de la publication distribuée aux membres de cette Chambre. Sans vouloir m'attribuer trop de mérite, car cette publication a été entièrement préparée dans mon ministère, je crois pouvoir assurer que c'est là une publication qui fait honneur à notre administration. Je ne crois pas qu'on ait jamais rien fait d'aussi bien en Amérique, ni qui contienne des renseignements aussi sûrs et aussi fidèles, en ce qui concerne les illustrations, au sujet des méthodes d'extirpation des maladies.

Cette publication a coûté au ministère environ $3,000. Je crois que ce fut là de l'argent bien dépensé. S'il est nécessaire d'en dépenser encore davantage, je crois que ce sera agir sagement. Nous avons 165,000 exemplaires de cet ouvrage, dont 125,000 en anglais et 40,000 en français, et nous avons l'intention d'en faire une distribution très étendue. J'estime que nos amis les Américains seront très intéressés par ce travail et qu'ils chercheront à nous imiter.

Je regrette d'avoir retenu le comité aussi olngtemps, mais on peut être certain que le département et le Gouvernement, en coopérant avec tous les intéressés, sauront prendre tous les moyens nécessaires pour faire disparaître cette maladie.

M. J. J. HUGHES: Le ministre peut-il indiquer les précautions que les cultivateurs peuvent prendre en semant leurs pommes de terre, pour protéger leur récolte contre cette maladie? Pourrait-on faire tremper la semence dans une solution quelconque?

M. BURRELL: Tous ces renseignements se trouvent dans la brochure. Contre plusieurs de ces maladies, y compris celle-ci, tous les traitements sont inutiles et on n'obtient aucun résultat en faisant tremper la semence. Le seul préservatif, c'est d'employer de la semence saine. Il ne suffit pas de la prendre dans une récolte qui paraît saine; il faut de la semence provenant d'une récolte qui n'a jamais révélé de traces de maladie et il faut déposer cette semence dans un terrain dans lequel on n'a jamais récolté de

pommes de terre malades. Cette brochure est bourrée de renseignements précieux, réunis sous un format commode, qui seront très utiles aux cultivateurs. Ceux-ci pourront, de plus, recourir aux bons offices de nos fonctionnaires, qui se mettront à la disposition de tous ceux qui voudront profiter de leur expérience et de leurs connaissances.

M. J. J. HUGHES: J'ai suivi avec intérêt les explications de l'honorable ministre de l'Agriculture et je suis bien aise d'apprendre que le Gouvernement s'est employé à obtenir du gouvernement américain que nos pommes de terre ne soient pas traitées avec plus de rigueur que celles de l'état du Maine. Je m'en réjouis d'autant plus que j'y vois la preuve de l'importance que le Gouvernement canadien attache au marché des Etats-Unis pour l'écoulement de nos pommes de terre. (*Interruptions.*)

Il n'était pas possible d'en donner une meilleure preuve. Si le Gouvernement n'attache pas d'importance à ce marché, pourquoi se donne-t-il tant de mal pour que les règlements à l'égard du produit canadien ne soient pas plus sévères que les règlements à l'égard des pommes de terre du Maine? Le ministre ne pouvait pas trouver un meilleur argument en faveur de l'abaissement du tarif canadien sur les pommes de terre, en vue de les faire admettre en franchise sur le marché américain.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Puisque nous siégeons en comité, je me prévaux du privilège de prendre la parole une deuxième fois. En ne le faisant pas, je pourrais paraître discourtois envers l'honorable député de Northumberland (M. Loggie). J'espère qu'il ne me soupçonnera pas de vouloir lui manquer d'égards. Lorsque, vers minuit, hier soir, j'ai demandé que le débat fût clos avant la fin de la séance, je ne soupçonnais pas qu'un aussi grand nombre de députés se proposaient de prendre part à la discussion et que le débat prendrait de pareilles proportions. Autrement, j'aurais volontiers consenti au renvoi du débat.

L'honorable député de Northumberland a proposé un amendement et pour établir clairement les bases de la discussion, je citerai le texte de la résolution qu'il a soumis aux délibérations du comité:

Que l'article 83 du tarif soit modifié par l'addition du texte suivant: Néanmoins, les pommes de terre sèches, tapées ou autrement préparées—produit naturel des Etats-Unis—seront admises en franchise douanière dès que les Etats-Unis auront révoqué les règlements relatifs à l'interdiction dont sont maintenant frappés les articles similaires—produits naturels du Canada.

Mon honorable ami est évidemment d'opinion que si cette proposition était adoptée et que si les changements au tarif qu'il demande étaient faits, les pommes de terre mentionnées dans cet article du tarif ne seraient admises en franchise que lorsqu'elles nous viendraient des Etats-Unis et que cette admission en franchise du produit américain nous vaudrait l'équivalent de la part des Etats-Unis, c'est-à-dire que nos pommes de terre seraient admises en franchise sur le marché américain. Je crois avoir donné une fidèle interprétation de la résolution. Je signalerai à mon honorable ami quelques-unes des conséquences qui résulteraient de ce changement dans notre tarif. D'abord, nous aurions à admettre en franchise les pommes de terre des Etats-Unis et de toutes les colonies et possessions britanniques.

M. LOGGIE: C'est entendu.

M. WHITE: Très bien. J'observe qu'il n'a pas développé ce point. L'honorable député sait également qu'il y a certains pays qui jouissent du traitement de la nature la plus favorisée, d'après les lois du Canada qui se rapportent au tarif douanier.

M. LOGGIE: Cela est juste.

M. WHITE: Au nombre de ces pays se trouvent la république Argentine, l'Autriche-Hongrie, le Danemark, le Japon, la Norvège, l'Espagne, la Suède, la Suisse et le Venezuela. En passant, je dois exprimer la surprise que j'éprouve en voyant un libre-échangiste aussi convaincu, comme il nous a toujours semblé, l'honorable représentant de Carleton (M. Carvell) s'opposer à l'entrée au Canada des pommes de terre venant d'Allemagne. J'ai compris que mon honorable ami hésitait à avouer qu'il aimerait voir entrer au Canada des pommes de terre récoltées en Allemagne.

M. CARVELL: Mon honorable ami a parfaitement saisi le sens de mes paroles. Je ne tiens pas à voir arriver ces pommes de terre d'Allemagne, parce que je ne crois pas que l'Allemagne nous a traités avec justice et équité et parce que, en outre, les pommes de terre allemandes sont atteintes de maladie.

M. WHITE: Mon honorable ami dit que la raison de son opposition, c'est que ces pommes de terre sont atteintes de maladie?

M. CARVELL: Ce qui devrait nous empêcher de les acheter.

M. WHITE: Est-il vrai que mon honorable ami s'oppose à l'entrée au Canada des pommes de terre à bon marché venant d'Allemagne ou de quelque autre pays, ce qui aurait pour résultat d'abaisser les prix de cet article, au Canada?

M. CARVELL: Non.

M. WHITE: Mon honorable ami fait tout reposer sur la maladie.

M. NESBITT: Je voudrais demander au ministre si l'Allemagne admet nos pommes de terre en franchise.

M. WHITE: Je ne puis répondre sur-le-champ à cette question.

M. CARVELL: Je puis le dire. Elle ne le fait pas.

M. WHITE: Certes, un bon libre-échangiste, qui est en faveur de la franchise des denrées alimentaires, ne saura s'opposer à ce que le Canada achète des pommes de terre à meilleur marché, que ces produits viennent du Canada ou d'aucun autre pays.

M. NESBITT: A seule fin de me renseigner, puis-je demander au ministre si l'on n'a pas essayé, il y a quelques années, de révoquer les dispositions législatives relatives à la nation la plus favorisée?

M. WHITE: J'en arriverai bientôt à cela. Un personnage de l'importance du très honorable chef de l'opposition (sir W. Laurier) a proposé, à la conférence impériale, une résolution ayant pour objet la dénonciation de ces traités.

M. CARVELL: Et elle fut adoptée.

M. WHITE: Par la conférence impériale.

M. CARVELL: Et cette dernière consentit à révoquer tout ce que le Canada lui a demandé de dénoncer.

M. WHITE: Mon honorable ami de Carleton croyait, ou il a donné à croire au comité que le congrès des Etats-Unis avait arrêté ces dispositions prohibitives au sujet des pommes de terre, ayant surtout en vue le Canada.

M. CARVELL: C'est surtout ce que je croyais.

M. WHITE: Mon honorable ami ne soutient assurément pas que les dispositions du tarif Underwood sont limitées au Canada. J'ai ces dispositions sous la main et je vais les lire à mon honorable ami. Je cite de la liste des articles en franchise du tarif Underwood:

Pommes de terre, et pommes de terre séchées, tapées, ou autrement préparées, non spécialement mentionnées dans cet article, pourvu que chacun des articles précédemment spécifiés soit soumis à un droit de dix par cent *ad valorem*, lorsqu'on l'importe directement ou indirectement d'un pays, d'une dépendance, ou de toute autre subdivision de gouvernement qui impose un droit sur les articles semblables importés des Etats-Unis.

Ainsi donc, cette loi s'applique aux pays qui admettront en franchise les pommes de terre récoltées aux Etats-Unis. Ces derniers accorderont aux premiers le même privilège. C'est la portée de cette disposition du tarif Underwood.

J'ai écouté avec autant d'intérêt et d'attention que j'en ai toujours apportés à ce qui s'est passé ici, le récit que mon honorable ami (M. Carvell) a fait de ce qu'avaient accompli les cultivateurs du Maine dès que le tarif Underwood eut diminué le droit sur les pommes de terre à 10 cents "ad valorem". Je puis dire que, d'après le tarif canadien, le droit sur les pommes de terre représente 20 cents par boisseau, et qu'avant l'adoption du tarif Underwood, le droit sur les pommes de terre, aux Etats-Unis, était de 25 cents le boisseau. Le tarif Underwood a abaissé le droit sur les pommes de terre à 10 p. 100 "ad valorem" et ce droit n'a pas été changé. Le récit que mon honorable ami nous a fait a été des plus pittoresques et des plus saisissants entre tous, et je n'ai pu m'empêcher de songer à l'ironie étrange des circonstances politiques. Je n'ai pas le moindre doute—et je ne me propose pas de revenir à la convention de réciprocité—que mon honorable ami a monté sur les tréteaux politiques du Nouveau-Brunswick et qu'il a—argumentateur puissant qu'il est—exposé au peuple les avantages de ce traité de réciprocité qui permettait l'entrée en franchise des pommes de terre du Canada sur les marchés des Etats-Unis.

Remarquez bien qu'à cette époque-là chaque boisseau de pommes de terre que le Canada exportait aux Etats-Unis était frappé d'un droit de 25 cents, et que mon honorable ami soutenait, tout naturellement, que grâce à l'abolition de ce droit, les cultivateurs de sa province natale pourraient écouler librement leurs pommes de terre aux Etats-Unis. Voyons ce qui s'est passé.

Dès l'entrée en vigueur du tarif Underwood, qui n'abolissait pas le droit, mais le réduisait à 10 p. 100 *ad valorem*, les cultivateurs du Maine, qui semblent tenir beaucoup à la protection, s'empressèrent d'envoyer au Nouveau-Brunswick, à ce que dit l'honorable député, des agents charger

de s'assurer si la pomme de terre n'était pas atteinte de quelque maladie qu'ils signaleraient à l'attention du gouvernement de Washington. Mon honorable ami nous a dit aussi que le Nouveau-Brunswick était capable de tripler et même de décupler le volume actuel de sa production de pommes de terre. N'est-il pas absolument certain que les cultivateurs du Maine savaient cela au moment même où ils commençaient les démarches qui ont abouti à l'interdiction? Mon honorable ami (M. Carvell) croit-il réellement que si les Etats-Unis avaient maintenu le droit de 25 cents par boisseau, l'importation de nos pommes de terre y serait aujourd'hui interdite?

M. CARVELL: Je ne le crois pas.

M. WHITE: L'honorable député croit comme moi que cette interdiction n'existerait pas aujourd'hui si l'on avait maintenu le droit de 25 cents par boisseau de pommes de terre. Il se trouve donc que l'accès des marchés américains est complètement interdit à la pomme de terre du Nouveau-Brunswick, grâce à la mise en vigueur du tarif Underwood, qui réduit le droit de 25 cents par boisseau à un droit de 10 pour 100 *ad valorem*. Or, s'il a suffi de réduire le droit à 10 p. 100 *ad valorem* pour amener un tel état de choses, ce résultat n'eût pas été encore moins inévitable si le droit avait été complètement aboli en conformité de la convention douanière?

Je ne puis m'empêcher de faire observer que mon honorable ami, lui qui, de la tribune populaire, faisait miroiter aux yeux des cultivateurs du Nouveau-Brunswick les avantages que la convention douanière était destinée à leur conférer en leur permettant d'exporter librement leurs pommes de terre aux Etats-Unis et, partant, de doubler, tripler et même décupler le volume de leur production, se trouve aujourd'hui obligé, par une singulière ironie des choses, de reconnaître que parce que le tarif Underwood réduit le droit à 10 p. 100 " ad valorum ", les cultivateurs du Nouveau-Brunswick, grâce aux démarches des cultivateurs américains, auxquels mon honorable ami attribue beaucoup d'influence auprès des hommes politiques de leur pays, ne peuvent plus écouler leurs pommes de terre aux Etats-Unis et sont en plus vilaine posture qu'autrefois.

M. CARVELL: J'ai parlé des démarches des cultivateurs de l'état du Maine, et non pas des Etats-Unis en général.

[M. W. T. White.]

M. WHITE: Le Maine est un état puissant qui exerce une grande influence. Le ministre de l'Agriculture a dit que le commerce était aussi représenté à la convention à laquelle cette question a donné lieu. Je me garde de me prononcer de façon trop catégorique, car je ne connaissais pas les faits sur lesquels le représentant de Carleton (M. Carvell) et le ministre de l'Agriculture ont appelé cet après-midi l'attention de la Chambre. Mais n'est-il pas certain que ce sont les cultivateurs du Maine qui, avec le concours de leurs représentants politiques, ont exercé assez d'influence auprès du gouvernement des Etats-Unis pour en obtenir que la pomme de terre du Canada fût exclue des marchés américains? Il n'est pas permis d'en douter. Les cultivateurs du Nouveau-Brunswick se trouvent donc en plus mauvaise posture qu'ils ne seraient si l'on avait maintenu le droit de 25 cents dont était frappé chaque boisseau de pommes de terre importées du Canada, car, s'ils étaient encore obligés d'acquitter le droit, ils trouveraient au moins un débouché aux Etats-Unis.

Je ferai observer à mon honorable ami de Northumberland (M. Loggie) que le représentant de Carleton (M. Carvell) me paraît avoir fourni le plus fort argument que l'on puisse faire valoir contre l'adoption de son amendement. Quelles seraient, en effet, les conséquences de l'adoption de cet amendement? Que le gouvernement américain revienne sur sa décision: la pomme de terre du Canada se trouvera, grâce aux dispositions équivalentes du tarif Underwood, admise en franchise aux Etats-Unis. Or, je le demande à mon honorable ami de Northumberland, si les cultivateurs du Maine ont pu obtenir par leurs démarches et leur influence que l'importation de nos pommes de terre fût interdite aux Etats-Unis, parce que le droit de 25 cents par boisseau avait été réduit à 10 p. 100 "ad valorem", que ne feraient-ils pas si cet amendement était adopté le jour où, n'étant plus même frappée d'un droit de 10 p. 100 "ad valorum", la pomme de terre du Canada serait admise en franchise aux Etats-Unis?

On ne saurait réfuter cet argument. Si les cultivateurs du Maine ont eu l'initiative de faire lancer l'interdiction contre nos pommes de terre à cause de la réduction des droits, et mon honorable ami les a vertement tancés pour l'avoir fait, que ne seraient-ils pas disposés à faire si les droits

étaient complètement enlevés, et s'ils se trouvaient exposés à la concurrence canadienne?

Je n'ai pas besoin de dire à mon honorable ami de Carleton, qui possède une intelligence remarquable, ce qui se produirait dans de semblables circonstances. Il sait que si cet amendement était adopté par cette Chambre les efforts des cultivateurs du Maine redoubleraient.

M. CARVELL: Mon honorable ami désire-t-il savoir ce que j'en pense?

M. WHITE: Certainement.

M. CARVELL: Je n'admets pas cette éventualité, et je lui dirai franchement que je ne crois pas que la concurrence venant de la province du Nouveau-Brunswick pourrait affecter d'un sou le prix des pommes de terre aux Etats-Unis, pas plus que je crois d'ailleurs que les gens des Etats-Unis eussent tenté de lancer l'interdiction contre les produits du Canada. C'est le marché d'Europe qu'ils craignaient. L'honorable député revient à la charge à propos de la réciprocité; et si la convention réciprocitaire avait été adoptée, il y aurait eu interdiction contre le reste de l'univers, mais il n'en existerait pas contre le Canada aujourd'hui.

M. WHITE: L'honorable député dit que l'interdiction ne saurait affecter le prix des pommes de terre aux Etats-Unis.

M. CARVELL: Nous n'en produisons pas assez.

M. WHITE: Je suppose que les cultivateurs du Maine, auxquels mon honorable ami a rendu un éclatant hommage cet après-midi, sont des gens à esprit perspicace et pratique.

M. CARVELL: Oui.

M. WHITE: Mon honorable ami voudrait-il me dire pourquoi ils ont pris la peine d'envoyer des agents au Nouveau-Brunswick pour découvrir s'ils pourraient trouver un cas de gale poudreuse, afin que les pommes de terre soient interdites sur le marché américain?

M. CARVELL: Avec le plus grand plaisir. Je suis voisin de ces gens; je connais les hommes qui ont fait cette incursion au Nouveau-Brunswick, et je le tiens des commerçants et des cultivateurs de pommes de terre de l'état du Maine. Ils ne craignaient pas la concurrence canadienne, mais ils étaient déterminés à empêcher l'importation libre aux Etats-Unis des pommes de terre venant de tout les pays de l'univers; et ils ont amené leur gouvernement à prononcer l'interdiction dans le but d'arrêter la concurrence européenne. En agissant ainsi, ils voulaient l'arrêter dans tous les pays du monde. Tous vous diront dans l'état du Maine que la concurrence du Nouveau-Brunswick ou du Canada ne les effrayait pas. Si cette concurrence ne venait que de notre pays, vous n'en entendriez pas parler; on voulait arrêter la concurrence européenne.

M. BURRELL: L'argument de mon honorable ami est quelque peu défectueux, en ce que les Etats-Unis avaient déjà une interdiction très efficace contre l'Europe, à cause du chancre, ce qui est tout à fait différent.

M. CARVELL: Ils n'y avaient pas d'interdiction contre la gale poudreuse, et c'est visiblement contre la gale poudreuse seulement qu'ils cherchent à défendre l'importation des pommes de terre du Nouveau-Brunswick et des autres provinces du Canada.

M. BURRELL: Mon honorable ami ne m'a pas compris.

M. CARVELL: Je vous ai compris, et je pense que le ministre le constatera avant que j'aie fini. Ils n'ont pas prétendu imposer l'interdiction à cause du chancre, mais bien à cause de la gale poudreuse. Il est avéré que des centaines de mille boisseaux de pommes de terre européennes sont entrés aux Etats-Unis, du 3 octobre au 24 décembre 1913, venant de ces pays où les Etats-Unis croyaient que le chancre n'existait pas, mais bien la gale poudreuse. C'est le chancre qu'ils craignaient et ce qui les a déterminés à défendre, si possible, l'importation de ces pommes de terre venant d'Europe, c'est que non seulement des charges de wagons, mais des cargaisons entières de paquebots étaient contaminées par le chancre.

M. BURRELL: Je crains que mon honorable ami n'ait fait là une affirmation exagérée. Je ne crois pas qu'il puisse démontrer que des milliers et des milliers de boisseaux de pommes de terre aient été importés d'Europe aux Etats-Unis avant l'interdiction, parce qu'il existait une interdiction efficace contre tous les pays à cause du chancre de la pomme de terre.

M. CARVELL: Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture a complètement tort.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. CARVELL: Je conseille à mes honorable amis de ne pas trop se réjouir là-dessus. Mon honorable ami, s'il consulte les rapports du commerce, découvrira que de nombreuses cargaisons de pommes de terre sont venues d'Europe, dans les ports de Boston et de New-York, en novembre et au commencement de décembre.

M. WHITE: Je crois que mon honorable ami aura quelque difficulté à faire croire au pays que si les cultivateurs du Maine n'avaient en vue que l'importation des pommes de terre européennes, ils aient cherché à atteindre leur but en faisant une enquête dans les fermes de la province du Nouveau-Brunswick. Il n'y a aucun doute là-dessus, et mon honorable ami en a donné la raison dans son propre argument. Il dit que le Nouveau-Brunswick peut décupler son rendement de pommes de terre. Veut-il prétendre que le décuplement de la production des pommes de terre au Nouveau-Brunswick, eu égard aux tarifs de transport et à toutes les autres questions qui entrent en ligne de compte dans l'établissement des prix, n'aurait eu aucune influence sur la cote des marchés avoisinants des Etats-Unis.

M. CARVELL: Mon honorable ami ne sait-il pas que les tarifs de transport aux Etats-Unis sont plus élevés entre le Nouveau-Brunswick qu'entre l'Europe?

M. WHITE: Mon honorable ami dit qu'ils peuvent rejeter le produit européen à cause du chancre.

M. CARVELL: Non.

M. WHITE: Mon honorable ami sait aussi bien que moi que si la production canadienne etait décuplée, que si les cultivateurs avaient libre accès au marché des Etats-Unis et y expédiaient leurs produits, sujets à un droit de 10 p. 100 ou à un autre droit, il s'ensuivrait une influence matérielle sur le prix des marchés avoisinants des Etats-Unis.

M. CARVELL: Je ne le crois pas.

M. WHITE: Mon honorable ami ne le croit pas, mais d'aucuns d'entre nous le pensent. Les cultivateurs du Maine le pensaient et leur décision a été dirigée par cette pensée. Ils sont venus examiner les fermes du Nouveau-Brunswick; ils ont trouvé de la gale poudreuse; ils ont fait agir des puissances politiques, et ils ont fait prononcer l'interdiction contre les pommes de terre du Canada. Les cultivateurs du comté de mon honorable ami sont en plus mauvaise posture aujourd'hui, comme je l'ai dit, qu'ils n'auraient été sous le régime du tarif Payne-Aldrich, soit un droit de 25 cents par boisseau sur les pommes de terre. Voilà le résultat de la réduction du tarif américain, que mon honorable ami, je n'en doute pas, a salué comme un grand bienfait pour le Canada.

Il est quelques autres déclarations de mon honorable ami que je désire toucher brièvement. Avant, toutefois, je désire affirmer que si l'amendement de mon honorable ami de Northumberland (N.-B.) (M. Loggie) était adopté, et si le tarif était réduit, il en résulterait, à mon avis, que l'interdiction serait maintenue contre les pommes de terre du Canada. car je crois que les cultivateurs du Maine comprenant, comme ils le feraient sûrement, que cela comporterait l'entrée libre des pommes de terre canadiennes aux Etats-Unis pour faire concurrence à leurs pommes de terre si l'interdiction était rapportée, feraient agir leur influence beaucoup plus fortement qu'à la dernière occasion. Il en résulterait que les pommes de terre canadiennes seraient à jamais chassées des marchés américains en vertu d'une disposition prohibitive.

Mon honorable ami a dit au cours de ses observations que le marché canadien n'offrirait aucun avantage aux producteurs des Etats-Unis. Cela semblerait suivre son affirmation que les prix sont plus élevés aux Etats-Unis qu'au Canada. Si tel est le cas, je demanderai à mon honorable ami quelle influence nous pourrions exercer sur la conduite des Etats-Unis en enlevant nos droits sur les pommes de terre? Si le marché du Canada n'est d'aucun avantage pour les producteurs de pommes de terres américaines, quelle influence sur le gouvernement américain au sujet de l'interdiction pourrait avoir le fait, je le répète, de rayer ou de réduire les droits sur les pommes de terre? Mon honorable ami réfute son propre argument par cette seule admission. Je demanderai ceci de plus à mon honorable ami. Il déclarait cet après-midi que les Etats-Unis avaient agi loyalement en établissant l'interdiction. Que ressort-il de son plaidoyer de l'après-midi? Il a déclaré: Si vous enlevez les droits, nous pourrons nous attendre au retrait de l'interdiction. Qu'a-t-il voulu dire par là? Que l'interdiction peut être maintenue plus longtemps qu'il n'est nécessaire; en d'autres termes, il constituerait pour les cultivateurs des Etats-Unis une disposition protectrice au lieu d'une mesure de quarantaine.

C'est la conséquence directe de l'argumentation de mon honorable ami; il n'y a

pas à sortir de là. Le ministre de l'Agriculture a cité, au sujet de la résolution de l'honorable député de Northumberland, qu'elle prêtait à confusion, qu'elle n'était pas claire. L'honorable député de Carleton a prétendu, cet après-midi, que le marché du Canada n'était d'aucune utilité au producteur de pommes de terre des Etats-Unis. Il a prétendu, malgré cette admission, que cette proposition aura l'effet de faire lever l'interdiction de la pomme de terre canadienne, et admettre la pomme de terre des Etats-Unis en Canada, ce qui d'après son propre aveu ne sera d'aucun avantage au cultivateur américain, et il a insinué que les Etats-Unis maintenaient cette interdiction non pas comme mesure de quarantaine pour empêcher la maladie de la pomme de terre d'entrer dans leur pays, mais seulement comme mesure de protection pour leurs cultivateurs, qui souffrent de la diminution des droits du tarif Underwood.

Posons la question d'une autre manière. L'honorable député sait qu'il n'y a que deux classes de la société qui se ressentiraient d'un changement dans le tarif, les consommateurs et les producteurs. S'il n'y a pas d'avantage pour le producteur américain d'avoir accès aux marchés canadiens, le consommateur américain retirera-t-il un bénéfice de la réduction ou l'abolition du droit américain? Si mon honorable ami dit qu'il en retirera un avantage, je dis que le remède est entièrement entre les mains des Etats-Unis; ils peuvent quand ils le voudront abaisser ou abolir les droits de leur tarif.

L'honorable député a parlé avec un certain mépris du marché national.

M. CARVELL : C'est vrai.

M. WHITE : Voici ses paroles: Le marché national et autre billevesée.

M. CARVELL : C'était ma pensée.

M. WHITE : Je le regrette, parceque je crois que l'honorable député est un homme qui peut avoir des vues plus larges.

M. CARVELL : J'ai eu de l'expérience.

M. WHITE: Peut-être dans une partie du pays seulement. Mais nous ne devons pas oublier que notre pays est grand, que la Confédération canadienne est composée de plusieurs provinces et que ce qui est vérité immuable dans la Nouvelle-Ecosse peut être une hérésie dans la Colombie-Anglaise. C'est là mon expérience de tous les jours dans les questions de tarif. Je suis le premier à admettre qu'il y a des parties du Canada ou il y aurait avantage considérable à avoir accès au marché des Etats-Unis; j'ai toujours admis cela. Mais il faut que l'honorable député considère le pays comme un tout. S'il visite la province d'Ontario, la province de Québec ou beaucoup d'autres provinces, il découvrira que l'on y regarde pas le marché national comme une absurdité. Je doute fort que mon honorable ami pourrait faire élire dans un comté rural d'Ontario celui qui irait dire que le marché local ne vaut rien. Je lui ferai remarquer que c'est parce que le cultivateur de l'Ontario et celui de Québec savent apprécier la valeur du marché national que la réciprocité a été repoussée.

M. CARVELL : Et je fais remarquer de mon côté que l'élection a été gagnée par l'argent et le décret *Ne temere*.

M. WHITE: Je ne chicanerai pas mon honorable ami au sujet d'une prétention aussi peu raisonnable. J'ai parlé dans les assemblées électorales dans l'Ontario et je connais très bien sa population rurale; je suis né de parents cultivateurs et je connais les conditions de l'agriculture. Non seulement le cultivateur ontarien apprécie beaucoup son marché local, mais aussi celui de Québec, de la Colombie-Anglaise et du Manitoba, et je crois que ce sentiment va en augmentant dans les autres provinces. Et mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir W. Laurier), qui s'est un instant déclaré à Hamilton en faveur de l'abolition des droits sur les denrées alimentaires, a dû abandonner cette politique à cause de la raison que j'ai mentionnée, à savoir: le cas que fait le cultivateur canadien de son marché national.

M. A. K. MACLEAN: Que perdrait-il s'il avait la réciprocité?

M. WHITE: Mon honorable ami connaît la différence entre un marché national et un marché étranger.

M. MACLEAN: L'honorable ministre prétend-il que dans le cas où l'on aurait la réciprocité sur les pommes de terre entre le Canada et les Etats-Unis, les cultivateurs perdraient le marché national? Mon honorable ami ne risquera certainement pas une telle proposition.

M. WHITE: Je répondrai ceci à mon honorable ami. Prenons le cas des manufactures ...

M. MACLEAN: Un instant, s'il vous plaît, J'ai compris que l'honorable député de Carleton avait dit que c'était une grosse erreur

de la part des honorables membres de la droite de parler constamment de la grande importance du marché national, lorsqu'un membre de la gauche affirme qu'il serait désirable pour le cultivateur d'avoir un marché où il pourrait exporter l'excédent de sa récolte.

M. CARVELL: Je parlais du marché national pour les pommes de terre.

M. WHITE: L'honorable député de Carleton n'a pas besoin d'un interprète, quels que soient ses défauts, il n'a pas celui d'être vague. Je l'ai bien compris, et il le sait. Il a méprisé le marché national.

M. CARVELL: Pour les pommes de terre.

M. WHITE: Pour la pomme de terre et les autres produits. Il est libre-échangiste pour tout le Canada, excepté le Nouveau-Brunswick, et libre-échangiste en toute chose, excepté la pomme de terre. Il me rappelle ces vers de Biglow:

I du believe in Freedom's cause,
Ez fur away ez Payris is;
I love to see her stick her claws
In them infernal Phayrisees.

De sorte que pour l'honorable député la protection est une plaie pour tous les produits, excepté la pomme de terre du Nouveau-Brunswick. Or, je lui dirai—car je lui reconnais une haute capacité—que je voudrais le voir professer des opinions plus larges sur cette question. Il ne peut pas formuler une politique qui ne tiendra compte que d'une province ou d'un comté; il faut qu'elle s'applique à tout le Canada.

Il oublie un fait évident s'il croit que le cultivateur n'apprécie pas la valeur du marché national. S'il ne veut pas m'en croire, qu'il s'en ouvre dans l'intimité à son très honorable chef (Sir W. Laurier), qui a été obligé d'abandonner le système qu'il avait si éloquemment exposé à Hamilton, parce que les députés ruraux de l'Ontario et de Québec lui ont dit: Vous allez nous tuer dans nos comtés. C'est là ce que j'ai voulu dire lorsque j'ai dit que l'admission en franchise des denrées alimentaires comportait le libre-échange.

Et c'est bien ce que cela signifie; parce que ce serait l'abolition des droits protecteurs dont les cultivateurs ont reconnu toute la valeur depuis que la Politique national a été adoptée en 1879, et ils insisteront pour que d'autres le soient aussi; ils doivent être sur le même pied, et lorsque le cultivateur de l'Ontario ou des autres provinces accorde autant de valeur à la protection, il voudra qu'on la lui conserve ou qu'aucune autre classe n'en jouisse.

[M. W. T. White.]

M. MACLEAN: Ai-je bien compris que le ministre a dit que, même si on pouvait lui démontrer qu'avec l'admission des pommes de terre en franchise au Canada et aux Etats-Unis il serait absolument impossible pour les Etats-Unis d'expédier en Canada de grandes quantités de pommes de terrre, et que nous pourrions en exporter nous-mêmes considérablement aux Etats-Unis, il s'opposerait toujours au principe de l'amendement et qu'il persisterait à maintenir le droit sur la pomme de terre simplement parce que son admission en franchise bouleverserait toute le régime de protection. Est-ce là ce que veut dire l'honorable ministre?

M. WHITE: Je suis d'avis que le Canada doit régler lui-même son tarif, tout comme les Etats-Unis et les autres pays doivent régler le leur. Je veux une politique générale; je ne veux pas choisir certains articles isolément et les soumettre à un tarif spécial pour des raisons politiques, démagogiques ou autres.

M. MACLEAN: Il est question de pommes de terre dans la proposition que la Chambre discute.

M. WHITE: Je le sais, mais mon honorable ami m'a demandé toute mon opinion, et je dis que le ministre des Finances doit avoir une politique générale. Je me suis déclaré dans mon exposé budgétaire en faveur d'une protection raisonnable pour les industries du Canada, y compris l'agriculture, et je prétends en conséquence qu'il faut traiter les produits agricoles comme nous traitons les produits manufacturés: c'est-à-dire nous devons leur accorder une protection convenable. Dans quelle mesure cette protection convenable doit-elle être accordée à une époque déterminée, c'est ce que je ne saurais dire, parce que suivant que les conditions se modifient d'une époque à l'autre il peut être nécessaire d'apporter des modifications au tarif. Il peut venir un temps ou il soit nécessaire de porter à la liste des articles admis en franchise certains produits manufacturés sur lesquels un droit était imposé auparavant. Il peut venir un temps où l'on pourrait très bien admettre en franchise certains produits agricoles. Mais je pose le principe général que la politique fiscale du Gouvernement, telle que l'a énoncée l'exposé budgétaire, est une politique de protection raisonnable pour toutes les industries du Canada, y compris la grande industrie fondamentale de l'agriculture. Dans l'application de ce principe, nous devons être guidés par les faits et les conditions tels qu'ils se

présentent; j'estime donc que le projet de résolution de l'honorable député de Northumberland devrait être repoussé pour plusieurs raisons. D'abord, la proposition ne saurait être limitée—et il est évident qu'il croyait qu'elle le pourrait—aux pommes de terre venant des Etats-Unis.

Si ce projet de résolution était adopté, il nous arriverait des pommes de terre du Royaume-Uni, de toutes les possessions britanniques et de tous les pays les plus favorisés. En entendant, cet après-midi, l'honorable député de Carleton exprimer ses craintes au sujet de l'entrée en franchise de pommes de terre qui viendraient d'Allemagne ou de tout autre pays que les Etats-Unis, je n'ai pu m'empêcher de penser à ce qui disait son chef à la conférence impériale de 1911. Voici le projet de résolution que celui-ci y présenta et qui fut adopté:

Que le gouvernement de Sa Majesté soit prié d'entamer des négociations avec les divers gouvernements ayant des traités qui s'appliquent aux possessions d'outre-mer, dans le but d'assurer à chacune de ces possessions qui le désirerait, la liberté de se soustraire à l'action du traité sans l'entraver par rapport au reste de l'empire.

Mon très honorable ami croyait, évidemment, qu'il fallait dénoncer ces traités si l'on voulait empêcher ces articles d'être admis en franchise par application de la convention douanière.

L'honorable député de Carleton a dit qu'il s'opposait à l'entrée en franchise des pommes de terre venant d'Allemagne, seulement parce qu'elles étaient atteintes de maladie.

M. CARVELL: Non. C'est mon honorable ami qui a dit cela pour moi.

M. WHITE: Qu'a-t-il dit, alors?

M. CARVELL: Mon honorable ami a déduit lui-même cette conclusion. Je n'ai pas fait cette observation.

M. WHITE: Pour quelle raison l'honorable député ne veut-il pas que des pommes de terre venant d'Allemagne soient admises en franchise au Nouveau-Brunswick?

M. CARVELL: Je répondrai à mon honorable ami quand il aura fini son discours.

M. WHITE: J'ai demandé à l'honorable député si c'était parce qu'elles se vendraient moins cher que les autres au Nouveau-Brunswick, et il a répondu—sa réponse a provoqué une discussion entre lui et le ministre de l'Agriculture—que c'était parce qu'elles n'étaient pas saines. Si c'est la seule raison, alors approuve-t-il son chef d'avoir demandé à la conférence impériale de 1911 la faculté de dénoncer les traités afin de pouvoir admettre ces marchandises en franchise au Canada?

M. CARVELL: Parfaitement.

M. WHITE: Si mon honorable ami ne veut pas que ces produits naturels et manufacturés que nous enverraient les pays les plus favorisés soient admis en franchise, est-il libre-échangiste ou protectionniste? S'il n'est pas protectionniste, quelle est la raison de son objection? Le projet de résolution de l'honorable député de Northumberland devrait être rejeté pour plusieurs raisons; d'abord, parce qu'il comporte l'entrée en franchise des articles que nous enverrait ces autres pays; ensuite, parce qu'il comporte que les Etats-Unis ont interdit l'entrée de la pomme de terre canadienne pour d'autres motifs que ceux de se protéger contre une maladie de ce tubercule, comme l'a dit l'honorable ministre de l'Agriculture, et comme les arguments mêmes de ses auteurs l'ont démontré. Que disent les honorables députés de Northumberland et de Carleton? Que si nous admettions les pommes de terre américaines en franchise, les Etats-Unis tarderaient probablement moins à lever l'interdiction. Pourquoi lèveront-ils l'interdiction, si jamais ils la lèvent? Parce qu'elle sera devenu inutile, au point de vue de la protection et des intérêts agricoles. Mon honorable ami a reconnu que le marché canadien ne vaut rien pour le cultivateur américain, et cependant il dit que le gouvernement américain sera porté à lever l'interdiction plus tôt si nous admettons les pommes de terre américaines en franchise.

La troisième raison pour laquelle il faut rejeter ce projet de résolution, c'est qu'il ne se concilie pas avec la politique fiscale énoncée dans l'exposé du budget. Je ne soutiens pas et je n'ai jamais soutenu que protection veuille dire qu'on exclura de la liste d'articles admis en franchise tous les articles produits ou manufacturés au Canada.

Au contraire, j'ai dit dans l'exposé budgétaire et dans d'autres circonstances, que les droits pourraient être réduits ou entièrement abolis selon les changements qui surviendraient dans les conditions existantes, et selon que les circonstances le permettraient ou que l'intérêt public l'exigerait. Mais pour ce qui est des pommes de terre, les faits allégués par l'honorable député de Frontenac et par d'autres qui ont parlé de la production de cette denrée au Canada et aux Etats-Unis, nous démontrent qu'il n'est pas encore temps de les inscrire sur la liste des articles admis en franchise, et que les y inscrire serait enfreindre le principe de pro-

tection énoncé dans l'exposé budgétaire. Je demande, pour toutes ces raisons, que le projet de résolution soit rejeté.

M. CARVELL: Mon honorable ami veut que je me sois déclaré libre-échangiste à tous crins. Jamais, au cours de ma carrière déjà assez longue, je n'ai fait pareille assertion. D'ailleurs, je ne suis pas, comme lui, rivé à une politique particulière et incapable d'en secouer le joug. Je crois à un tarif conforme au principe des affaires, imposant ou enlevant des droits là où notre intérêt l'exige. Mon honorable ami ne fera pas merveille en m'accusant de n'être ni libre-échangiste ni protectionniste. Je tâche d'étudier ces systèmes au seul point de vue des affaires. Mon honorable ami a parlé des nations favorisées. Ne voulant pas revenir à la réciprocité, je n'ai rien dit des résultats qu'elle aurait produits si on l'avait adoptée. Je suis de ceux qui ont affirmé, en 1911, qu'elle n'était pas morte, et je le répète. Elle est aussi vivante aujourd'hui que jamais, et elle le sera tant que la question qui nous occupe maintenant n'aura pas été convenablement réglée. A la conférence de 1911, le très honorable chef de l'opposition a réussi à faire adopter un projet de résolution permettant, dans l'intérêt du Canada, l'abrogation des traités conclus avec les nations favorisées, afin de mettre le Canada à même de se débarrasser de ces traités s'il le jugeait à propos. Je ne veux pas que l'Allemagne nous envoie des pommes de terre si nous ne pouvons obtenir de ce pays-là un avantage correspondant, et j'en dis autant de la Hollande, de la Belgique ou de tout autre pays. Je ne suis pas assez patriote pour tenir que la Grande-Bretagne ou n'importe quel autre pays nous envoie de cette denrée quand je croirai que le Canada n'y trouvera pas son compte.

Ainsi, quand mon honorable ami vient nous parler de traités conclus avec les nations favorisées, il sait que le projet de résolution de l'honorable député de Northumberland n'a aucunement rapport à ces traités, parce que, d'après la résolution de la conférence impériale, le Gouvernement peut dénoncer le traité qui concerne l'Allemagne ou n'importe quel autre pays, s'il désire le dénoncer.

M. WHITE: L'honorable député est-il d'avis qu'on devrait inscrire sur la liste des articles admis en franchise tout le bétail sur pied ou autres produits de l'agriculture originaires du Canada, d'Allemagne ou de tout autre pays?

M. CARVELL: Oui, à quelques exceptions près, et je pense que ce serait dans le plus grand intérêt de nos producteurs et de nos consommateurs. Je dis qu'il y aurait peut-être quelques exceptions, car il faudrait parcourir la liste avant de pouvoir répondre définitivement à pareille question. Mais, en général, toute notre population en bénéficierait largement. Nous ne devons pas nous occuper du résultat des traités conclus avec les nations favorisées, en ce qui concerne cette question des pommes de terre. J'ai dit que ce traité aurait pour résultat de permettre l'entrée en franchise des pommes de terre venant de la Grande-Bretagne, au sujet desquelles je n'ai aucune plainte à faire entendre, pourvu que l'importation n'en soit pas interdite par des règlements de quarantaine.

Mon honorable ami a parlé de notre propre marché et a cherché à démontrer que je manquais de logique en disant qu'il ne valait rien pour le producteur américain.

Ce que j'ai dit, c'est que je ne croyais pas que l'entrée des pommes de terre en franchise au Canada dût être avantageuse au cultivateur américain, et que le gouvernement américain avait cru le contraire, sinon il ne nous aurait pas défendu, par son tarif, d'exporter nos pommes de terre aux Etats-Unis tant que nous n'aurions pas fait une concession équivalente. Les honorables députés de l'Ontario qui ont soulevé toute cette opposition n'ont pas l'air de savoir que leur province ne produit pas de pommes de terre comparables à celles qu'elle consomme.

M. HANNA: Qu'en savez-vous?

M. CARVELL: Je le sais. Qu'il aille au bureau du Pacifique-Canadien à Montréal et il y découvrira que depuis cinq ou six ans le Nouveau-Brunswick a exporté dans l'Ontario de 500,000 à 1,000,000 de boisseaux de pommes de terre par année.

Ce sont là des chiffres joliment hauts, mais on ne peut les trouver dans les relevés du commerce, parce qu'il n'est pas fait un relevé du commerce interprovincial.

Partout dans la province d'Ontario le prix des pommes de terre subit entièrement l'influence du cours qu'elles ont au Nouveau-Brunswick. Les pommes de terre du Nouveau-Brunswick sont payées de 5 à 10 cents de plus le sac que les pommes de terre de celles du lieu. Lorsque le marché américain nous a été en quelque sorte ouvert dans les mois d'octobre, novembre et décembre 1913, presque toutes nos pommes de terre y ont passé. Des commerçants du Nouveau-Brunswick m'ont dit que, pour un wagon vendu au Canada, ils en expédiaient dix aux Etats-Unis, d'où il suit que, dans la province d'Ontario, le prix des pommes

de terre au Nouveau-Brunswick a subi entièrement l'influence du cours qu'elles avaient à Boston, et ce même prix fixe le cours de la pomme de terre récoltée dans la province d'Ontario. Si vous ôtez à cette province les pommes de terre que nous y envoyons—et ce sera la conséquence de leur admission en franchise aux Etats-Unis—vous susciterez une demande plus considérable de ses pommes de terre, et l'on y sera obligé de produire un demi-million de boisseaux de plus annuellement.

M. BURNHAM: Il ne nous vient pas de pommes de terre du Nouveau-Brunswick dans la région de Peterborough.

M. CARVELL: Mon honorable ami n'en sait rien. A tout événement, il en va à Muskoka, au delà de Peterborough.

M. BURNHAM: C'est un marchand de pommes de terre que je connais bien qui m'a dit cela.

M. CARVELL: Que mon honorable ami veuille bien lui demander s'il n'a pas été vendu à Peterborough cette année un chargement de pommes de terre du Nouveau-Brunswick, et je suis sûr que c'est ce qu'on lui dira. Si mon honorable ami est prêt à lui adresser une dépêche à l'instant, je paierai et la dépêche et la réponse.

M. DURNHAM: Cela est inutile; j'ai de quoi vous satisfaire tout de suite. Le fils de M. le sénateur Ferguson est de l'île du Prince-Edouard; c'est un de mes amis à Peterborough, où il fait le commerce de pommes de terre. Lorsque, par suite d'une sécheresse, cette denrée manque à Peterborough, il la fait venir de l'île du Prince-Edouard, et jamais du Nouveau-Brunswick.

M. CARVELL: Il est arrivé au printemps de 1912 que des pommes de terre ont été envoyées de l'île du Prince-Edouard à Peterborough. Il se trouve que, dans le moment, j'ai un procès à propos d'un envoi de pommes de terre, procès que j'espère bien gagner. Quoi qu'il en soit, mon honorable ami ignore évidemment que, de la fin de décembre au 1er avril, il est impossible, à cause du détroit à franchir, de faire venir des pommes de terre de l'île du Prince-Edouard, et c'est pendant l'hiver qu'il en faut à Peterborough.

M. BURNHAM: Ce sont des faits que je rapporte, et il est inutile de vouloir me faire croire cela.

M. CARVELL: Je crois que c'est un cas désespéré, et, si mon honorable ami ne veut pas me croire quand je lui dis qu'il est économiquement impossible de faire passer le détroit à cet article en hiver, il ne me reste plus rien à ajouter. S'il veut bien consulter ses amis de l'île du Prince-Edouard, ils lui diront, je crois, que je suis bien près de la vérité. Si jamais il s'est présenté une occasion à mon honorable ami de faire usage d'un aéroplane pour des fins commerciales, ce serait de l'employer à faire franchir le détroit à des pommes de terre en hiver. Quoi qu'il en soit, une réduction de cet impôt ou l'admission en franchise des pommes de terre aux Etats-Unis favoriserait énormément la province d'Ontario, puisque cela en détournerait absolument le demi-million de boisseaux que nous y envoyons chaque année des Provinces maritimes.

M. DeWITT FOSTER: Est-ce que cela ferait monter les prix?

M. CARVELL: Au bénéfice du cultivateur d'Ontario?

M. FOSTER: Oui.

M. CARVELL: Indubitablement.

M. FOSTER: Et le consommateur, qu'en retirerait-il?

M. CARVELL: Il aurait à payer un peu plus à de certaines époques et un peu moins à d'autres; un peu plus en hiver, un peu moins en été. Tout en aidant le cultivateur de la province d'Ontario, cela ne ferait aucun tort au consommateur de cette même province.

J'ai voulu présenter au ministre des Finanaces certaines observations, et je regrette seulement d'avoir retenu l'attention de la Chambre si longtemps; mais j'ai pensé que je me devais à moi-même, comme aussi à la cause qui me tient tant au cœur, de répondre comme je l'ai fait à ce qu'a dit le ministre. J'espère qu'il y réfléchira et, en le faisant, il ne pourra manquer de voir que les faits autorisent absolument les déductions que j'en ai tirées. Ce serait, j'en ai peur, aller trop loin que de demander à mon honorable ami de changer d'idée; il lui faut, en effet, se montrer protectionniste tellement dur à la desserre que rien ne saurait l'émouvoir. J'espère, cependant, avoir convaincu quelques-uns des cultivateurs de la province d'Ontario qui siègent derrière lui qu'ils feront bien d'y regarder à deux fois avant de voter contre une proposition aussi diversement avantageuse que celle-ci.

M. NESBITT: A la suite de l'explication très lucide fournie par l'honorable ministre de l'Agriculture (M. Burrell), et qui fait voir que le gouvernement américain avait des raisons pour interdire l'importation de

pommes de terre à provenance des Provinces maritimes, était-il sage de la part du ministre des Finances d'accuser de finauderie une grande nation amie comme les Etats-Unis pour avoir interdit l'importation des pommes de terre à provenance du Canada? Je pense que personne ne saurait fournir une autre interprétation acceptable du discours de l'honorable ministre.

L'hon. M. WHITE: Voici quelle a été mon argumentation, et elle était parfaitement claire. J'ai dit que certains cultivateurs du Maine, à la suite de l'abaissement des droits aux termes du tarif Underwood, avaient envoyé des agents au Nouveau-Brunswick, suivant la déclaration de l'honorable député de Carleton (M. Carvell), pour s'assurer si les pommes de terre qu'on y récoltait étaient parfois atteintes de la gale poudreuse. J'ai affirmé qu'ils avaient pris cette initiative, et j'ai aussi déclaré,—je pense que l'honorable député était d'accord avec moi,—que si le droit n'avait pas été réduit, les cultivateurs n'auraient pas pris cette initiative, et n'auraient pas fait agir les influences qui ont déterminé cette enquête. Je ne dis pas et je n'ai jamais dit que les fonctionnaires des Etats-Unis qui ont conduit cette enquête n'ont pas observé les convenances, mais simplement qu'ils ne seraient nullement intervenus si les cultivateurs du Maine, dont mon honorable ami nous a parlé cet après-midi, n'avaient pas pris cette initiative. Je crois qu'il approuva cette manière de voir.

J'ignore si la gale poudreuse fait des ravages parmi les pommes de terre du Nouveau-Brunswick, et j'ignore si le ministre de l'Agriculture a prétendu qu'elle en faisait ou non. Je n'avais pas à m'occuper de cette question. Ma seule constatation c'était que, en raison de l'abaissement du tarif douanier, les cultivateurs du Maine avaient pris l'initiative qui avait abouti à l'interdiction dont on se plaint. Je ne dis pas que cette décision était ou n'était pas justifiée; je n'en sais rien. Mais je dis que le projet d'amendement de l'honorable député de Northumberland, et les arguments avancés à son appui, d'après lesquels les Etats-Unis seraient plus promptement disposés à suspendre l'interdiction si nous accordons libre accès à leurs pommes de terre sur nos marchés, je dis que tout cela semble impliquer que les Etats-Unis ne sont pas très sincères en maintenant cette interdiction. Ce n'est pas moi qui a soulevé ce doute. L'honorable député (M. Nesbitt) ferait bien de demander des explications à cet égard à des membres de son parti, car pour moi je n'en ai pas à fournir.

J'ai discuté le texte du projet de résolution, et j'exprime le même avis que mon honorable ami le ministre de l'Agriculture, à savoir que son effet est de faire suspecter les motifs qui engagent le gouvernement de Washington à maintenir l'interdiction. Quant à moi, je n'ai fait aucune telle affirmation. Elle se trouve impliquée dans le projet de résolution, et c'est une des raisons qui militent pour son rejet.

M. NESBITT: J'ai simplement posé la question pour que mon honorable ami le ministre des Finances fût à même de déclarer si dans sa pensée un ministre du Canada peut convenablement mettre en doute la sincérité d'une grande nation amie comme les Etats-Unis.

M. WHITE: Ce n'est certainement pas ma pensée.

M. NESBITT: Nous autres habitants d'Ontario n'avons pas de raison de nous plaindre de leur bonne foi, en ce qui regarde le commerce des bestiaux, etc. Je ne pense pas qu'il soit sage de la part d'un ministre de la couronne, quelle que soit sa pensée intime, de mettre en doute la sincérité d'une nation amie.

(L'amendement de M. Loggie, mis aux voix, n'est pas adopté: Pour 33, contre 60.)

Le crédit est adopté.

113. Noix de coco, desséchées, sucrées ou non, la livre: Préférentiel anglais, 3 cents; intermédiaire, 4 cents; général, 4 cents.

M. MACLEAN: Y a-t-il quelque chose de changé ici?

L'hon. M. WHITE: Il y a un changement nécessité par l'initiative prise relativement au traité avec les Antilles anglaises. Antérieurement à la négociation de ce traité, les droits étaient les suivants: Préférentiel anglais, 3 cents; général, 5 cents. Par suite de la conclusion du traité avec les Antilles et sous forme d'un remaniement devenu nécessaire en conséquence de ce traité, nous avons modifié les droits et nous les avons fixés à 3 cents, préférentiel anglais, et 4 cents, tarif général.

Immédiatement après que le budget eut été déposé, l'an dernier, les fabricants de coco desséché se plaignirent de ce que le remaniement que nous avions fait leur causait un préjudice, et les empêchait effectivement de poursuivre les opérations en concurrençant les fabricants de Ceylan, pour cette raison que, au Canada, les noix

de coco sont obtenues des Antilles anglaises, qu'un sac de noix de coco pèse 160 livres et que les frais de transport doivent être acquittés sur ces 160 livres, qui ne livreront pourtant que 33 livres de coco utilisable.

Le manufacturier de l'île de Ceylan, qui a des noix de coco presque sur les lieux, les prépare en noix de coco desséchées, et les expédie au Canada, sans avoir à payer de transport pour des centaines de milles, sur ces noix, dont il ne reste plus qu'un cinquième de leur poids, une fois qu'elles ont été traitées. J'ai envoyé M. Russel à Montréal, afin de m'assurer si ces plaintes étaient bien fondées, et il fit rapport qu'elles l'étaient. Alors, afin de réparer une injustice incontestable à l'endroit de nos fabricants canadiens, à cause des modifications rendues nécessaires par le traité que nous avons conclu avec les Antilles anglaises, nous avons dû voir à faire modifier le tarif en conséquence, et à porter la préférence en faveur de la Grande-Bretagne de 2 cents à 3 cents, afin que nos manufacturiers soient en aussi bonne posture qu'ils l'étaient, avant que ne fût négocié le traité avec les Antilles.

M. OLIVER: Est-ce que l'article 99a, bananes desséchées, a quelque chose à faire avec le traité conclu avec les Antilles?

M. WHITE: Il a été mis là dans le but de développer notre commerce avec les Antilles, et afin de placer cet article, dont les importations au pays augmentent tous les jours, sur le même pied que les groseilles et les raisins.

M. OLIVER: Les droits sont-ils augmentés ou diminués?

M. WHITE: Ces fruits des Antilles anglaises entreront maintenant en franchise au pays. Ce produit vaut à peu près 8 cents la livre, et autrefois les droits étaient: tarif préférentiel en faveur de l'Angleterre, 17½ p. 100; tarif intermédiaire, 22½ p. 100; tarif général, 35 p. 100.

M. LEMIEUX: Expliquez-vous.

M. WHITE: La Jamaica Food Products Company nous a informé qu'elle avait commencé à importer des bananes desséchées de la Jamaïque; ce commerce va en augmentant, et les perspectives sont qu'avant longtemps il atteindra un volume énorme. Cette compagnie prétend que l'on ne peut fabriquer ce produit au Canada, car il faut que les fruits qui servent à sa fabrication aient mûri sur l'arbre, afin que l'amidon qu'ils contiennent se change en sucre.

L'article est adopté.

L'alcool amylique ou "fusel-oil" raffiné, lorsqu'il est importé par le ministère du Revenu de l'intérieur ou par une personne avec l'autorisation du ministre du Revenu de l'intérieur, pour être dénaturer et servir à la fabrication de vernis ou laques métalliques, devra être importé aux ports désignés dans les règlements prescrits par les ministres des Douanes et du Revenu de l'intérieur, sauf les dispositions de la loi du Revenu de l'intérieur et les règlements du ministère du Revenu de l'intérieur—tarif préférentiel, en faveur de la Grande-Bretagne, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. OLIVER: Quelles explications l'honorable ministre a-t-il à fournir au sujet de cet article?

M. WHITE: Avec la restriction mentionnée dans l'article 157a, l'alcool amylique ou "fusel oil" raffiné, est placé sur la liste des articles admis en franchise. Nous avons fait cette modification afin d'encourager la fabrication des laques métalliques au Canada. Les droits imposés sur l'alcool amylique, que l'on ne peut se procurer au pays, sont de $2.40 par gallon, au tarif actuellement en vigueur, tandis que le vernis à la fabrication duquel il sert n'est assujéti qu'à un droit d'environ 60 cents par gallon. En d'autres termes, le fabriquant de laques aurait à payer un droit de $2.40 sur la matière brute, et à cause de ce droit exorbitant, les vernis ou laques métalliques ne peuvent être fabriqués au pays. Une compagnie américaine a entrepris de fabriquer ce produit dans la ville de Port-Hope. Les directeurs ne connaissaient pas, car personne ne les avait mis au courant, l'existence de ce droit de $2.40. Ce n'est que lorsque leur usine fut installée et prête à fonctionner qu'ils découvrirent la vérité. Je n'ai pas besoin de vous dire que les citoyens de Port-Hope passèrent par de fortes transes à ce sujet, et sur les représentations qui nous ont été faites, nous avons décidé de vous soumettre la présente modification au tarif, qui permet l'entrée en franchise de l'alcool amylique ou "fusel oil" raffiné, sujet à la limite qui est mentionnée dans cet article. Ceux qui importeront et feront usage de cette alcool amylique devront payer une licence de $50 par année, et ils devront en outre payer à l'accise un droit de 50 cents par gallon, sur le produit qu'ils fabriqueront; ils devront également payer les frais qu'entraînera l'inspection de ces établissements par les fonctionnaires du ministère du Revenu de l'intérieur.

(L'article est adopté.)

Pourvu que sur les articles spécifiés à l'item 178 et importés par la poste le et après le premier jour de juillet 1914, les droits puissent être acquittés au. moyen de timbres du revenu des douanes, en conformité des règlements établis par le ministère des Douanes, d'après le tarif spécifié au dit item, sauf que sur paquet séparé ne pesant pas plus d'une once, le droit sera... pour chaque paquet, tarif préférentiel, 1 cent; intermédiaire, 1 cent; général, 1 cent.

M. OLIVER: De quoi s'agit-il ici?

M. WHITE: L'article 178 du Tarif douanier a rapport aux matières de publicité et d'imprimerie. Une grande partie de ces matières viennent de l'étranger; elles sont expédiées ici par des maisons qui désirent annoncer leurs produits au Canada, et elles ne sont nécessairement pas consignées à des personnes les ayant achetées; à l'avenir, ces matières supporteront des droits, selon les dispositions de l'article 178. Lorsque ces imprimés seront mis sous enveloppe, on les retiendra à la frontière, et celui à qui ils seront adressés sera averti de payer les droits, du moment qu'ils pèseront de 1 à 2 onces.

Le commissaire des douanes a suggéré d'obvier aux difficultés que l'on rencontre avec le système actuellement en vigueur, en stipulant dans cet article que l'on pourra employer des timbres du revenu des douanes, sauf l'exception mentionnée, à savoir que sur chaque paquet séparé ne pesant pas plus d'une once, le droit ne devra pas excéder 1 cent, cette pièce étant la monnaie de la plus petite valeur qui se fabrique à la Monnaie canadienne.

Vu que le droit est de 15 cents par livre d'après l'article 158a, et comme il y a 16 onces dans une livre, on exigera 1 cent de l'once et l'on pourra se servir de timbres.

(L'article est adopté.)

184. Journaux et publications trimestrielles, mensuelles et bimensuelles, ainsi que journaux littéraires hebdomadaires, non reliés; gravures de mode pour tailleurs, modistes et couturières, copies simples de gravures de modes importées en feuilles avec des revues ou publications commerciales périodiques, tarif préférentiel, en franchise; intermédiaire, en franchise; général, en franchise.

M. WHITE: On m'informe que le Tarif de 1907 autorisait l'admission en franchise de copies de gravures de modes; mais on a abusé de la latitude qu'accordait cet article, et on s'en autorise pour faire fabriquer des gravures de modes à l'étranger, et pour les faire entrer en franchise. Le but de cette modification est de permettre l'importation de copies seulement avec ces journaux et ces magazines. Le résultat sera qu'à l'avenir ces gravures de modes seront lithographiées et imprimées au Canada au lieu de l'être à l'étranger.

[M. W. T. White.]

M. LEMIEUX: Quels étaient les droits imposées auparavant?

M. WHITE: Sous le régime de l'article 178, on exigeait un droit de 15 cents par livre.

M. A. K. MACLEAN: Quels seront les droits que l'on fera payer à l'avenir sur les gravures de modes?

M. WHITE: L'article 178 y pourvoit; ce sera 15 cents par livre.

M. MACLEAN: Est-ce que les journaux et les publications étaient assujétis à des droits auparavant?

M. WHITE: Les journaux ne l'étaient pas. L'article est modifié. Si mon honorable ami veut bien jeter un coup d'œil sur l'article 184 du Tarif douanier, tel qu'il existe actuellement, il observera qu'il s'arrête tout court après les mots: "gravures de modes". D'après la modification que je lui ai fait subir, cet article disparaît, et il est remplacé par l'article 184, tel qu'il est rédigé dans la résolution concernant les modifications à apporter au tarif.

M. MACLEAN: Est-ce qu'il n'existe pas un règlement des postes qui défend l'entrée du pays aux gravures de modes que contiennent les revues périodiques de n'importe quel genre? Pourquoi, alors, les laisse-t-on entrer par exemplaire unique avec les journaux périodiques?

M. LEMIEUX: Comme suppléments.

M. WHITE: On continue à les expédier ici de cette manière-là. Le "Ladies Home Journal" et d'autres périodiques contiennent des gravures de modes. Quelques grands magasins à rayons donnent leurs commandes à l'étranger, pour faire exécuter les gravures de modes et les travaux de publicité dont ils ont besoin, et ils importent en franchise sous le régime de cet article. Avec un tarif protecteur, nous sommes d'opinion que ces travaux devraient être réservés aux imprimeurs et aux lithographes canadiens.

C'est là une question qui a été très souvent soulevée. J'ai en ma possession un grand nombre de lettres venant de maisons de lithogravure, affirmant que cette question est à l'étude depuis fort longtemps, et qu'elle est très importante au point de vue du commerce.

M. LEMIEUX: Les catalogues supportent un droit, n'est-ce pas?

M. WHITE: De 10 à 15 cents par livre.

M. LEMIEUX: Vous proposez-vous de maintenir ces droits en vigueur?

M. WHITE: Oui.

(L'article est adopté.)

188a. Papier pour décalcomanie non imprimé, quand il est importé par des fabricants de transports de décalcomanie pour être employé dans leurs propres fabriques, à la fabrication des transports de décalcomanie, préférence anglaise, en franchise; intermédiaire, en franchise: tarif général, en franchise.

M. MACLEAN: Donnez-nous le sens exact de ce premier mot, et nous allons adopter cet article sans discussion.

M. WHITE: La question que me pose mon honorable ami ne m'étonne nullement. Ce mot, je dois l'avouer, m'a fort intrigué pendant quelque temps. Le papier pour décalcomanies s'emploie pour faire les transports de décalcomanie. C'est un procédé qui consiste à transporter des gravures du papier sur le verre, la porcelaine ou autre matériel. On s'en sert surtout pour des fins de publicité.

M. SINCLAIR: Ce procédé est-il à l'avantage des fabricants de papier?

M. WHITE: Pas que je sache. Ces gens importent le papier à décalcomanie, qui n'est pas fabriqué au Canada, en franchise, grâce à cet article.

Ils peuvent insérer leurs lettres d'aluminium et les reporter sur le verre, la porcelaine et autres articles.

(L'article est adopté.)

208. Acide borique et borax en paquets d'au moins vingt-cinq livres; acide hydro-fluesilicique, acide oxalique, acide tannique, sulfate d'ammoniaque, sel d'ammoniaque et nitrate d'ammoniaque; cyanure de potassium, cyanure de sodium et cyanogène ou composé de bronze et de potasse pour réduire les métaux dans l'exploitation des mines; sels d'antimoines; tartre stibié (émétique); chlore et lactate (antimoniate); oxyde arsénieux, oxyde de cobalt, oxyde d'étain, bichlorure d'étain; cristaux d'étain, oxyde de cuivre, précipité de cuivre, brut; sulfate de cuivre (vitriol bleu); vert de gris ou sous-acétate de cuivre, à l'état sec; sulfate de fer (couperose), sulfate de zinc, chlorure de zinc, soufre brut, en canons, et fleur de soufre; crème de tartre, en cristaux, et tartre brut; acide tartarique en cristaux; iode brut, brome, phosphore, sulfite d'arsénic, bisulphide de carbone; tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. MACLEAN: Quelle modification cet item a-t-il subie?

M. WHITE: J'appelle l'attention sur l'article 208a,—chlorure de chaux et hypochlorite de chaux. Nous avons enlevé de cet article 208a du Tarif le chlorure de chaux et l'hypochlorite de chaux et nous y avons inséré le bisulphite de carbone. L'article 208 du Tarif actuel est révoqué, et le nouvel article 208 prend sa place. Nous avons inscrit le bisulphite de carbone en franchise, parce que cet article est utilisé pour l'extermination des insectes destructeurs du grain, et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, par l'entremise de son ministre de l'agriculture, nous a priés de dégrever le bisulphite de carbone.

(L'article est adopté.)

208a. Chlorure de chaux et hypochlorite de chaux:

1. En colis pesant au moins vingt-cinq livres chacun. Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 10 cents; tarif intermédiaire, 15 cents; tarif général, 15 cents.

2. En colis pesant moins de vingt-cinq livres chacun. Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 17½ p. 100; tarif intermédiaire, 25 p. 100; tarif général 25 p. 100.

M. OLIVER: Pourquoi le chlorure de chaux est-il grevé d'un droit, alors qu'il entrait en franchise auparavant?

M. WHITE: Si l'honorable député veut bien se reporter à l'article 210 et comparer les deux articles, je pourrais alors mieux élucider la question. Il existe à Windsor (Ontario) une saunerie et, comme nos collègues le savent, il y a des gisements de sel en plusieurs endroits d'Ontario. La saunerie de Windsor a actuellement une capacité de 4,000,000 de livres de soude caustique. Cette compagnie n'a pas de droits à payer pour la soude caustique, qui est un des produits des fabricants de sel; elle n'a de droits à acquitter ni sur le chlorure de chaux ni sur l'hypochlorite de chaux, qui sont des dérivés des produits de la soude caustique. Voilà longtemps qu'elle demande une modération de taxes à l'égard de ces deux articles.

Elle allègue que, si elle jouissait d'une protection modérée, elle pourrait doubler la capacité de son établissement et de sa production et fournir toute la soude caustique, le chlorure de chaux et l'hypochlorite dont il est besoin au Canada.

M. MACLEAN: Sans relever le prix, j'espère.

M. WHITE: Je l'espère. Quelquefois, je le sais, mes espérances ne se réalisent pas. Mais avec le temps, quand la production augmentera, le prix sans doute ne haussera pas sensiblement. Le comité ob-

servera que les droits sont spécifiques et qu'ils s'élèvent à 11 p. 100, au tarif préférentiel en faveur de la Grande-Bretagne, et à 16½ p. 100, au tarif général. La différentiation et ainsi indiquée dans les articles du Tarif:

210a. Soude caustique:
1. En paquets ne pesant pas moins de vingt-cinq livres chacun, en franchise.
2. En paquets pesant moins de vingt-cinq livres chacun; tarif de préférence pour la Grande-Bretagne, 10 p. 100; tarif intermédiaire, 12½ p. 100; tarif général, 15 p. 100.

Ces articles entrent en franchise, lorsqu'ils sont importés en paquets ne pesant pas moins de 25 livres. Mais lorsqu'on les importe en paquets de moins de 25 livres, le droit inscrit au tarif de préférence pour la Grande-Bretagne est de 10 p. 100 et, au tarif général, il est de 15 p. 100; et ces droits sont maintenant portés à 17½ p. 100 et à 25 p. 100. La consommation au Canada est d'environ 16,000,000 de livres, et cet article est employé par les fabricants de savon, les fabricants de coton, pour les usages du blanchiement. Le chlorure de chaux, les honorables députés le savent, est connu commercialement sous le nom de "poudre à blanchir", chez les fabricants de pâte de bois et de papier et autres industries. Seulement, ces dernières industries ne seront pas gravement atteintes.

M. NESBITT: Le ministre prétend-il que cette compagnie de Windsor ne relèvera pas ses prix? Elle serait insensée si elle ne le faisait pas; il ne servirait à rien de protéger cette industrie contre la concurrence, si elle continue à vendre ses produits au prix même que ses rivaux. Cette soude caustique est largement employée par les fabricants de savon. Ils l'achètent par chargement de wagons. Ainsi, bien que le droit soit peu élevé...

M. WHITE: A peu près 3 cents par 100 livres de savon.

M. NESBITT: Pourtant, par suite de la grande quantité employée, ce changement ferait une assez grande différence dans le coût de la matière première. Bien que je n'aie rien à dire contre mon honorable ami d'Essex et que je ne désire pas empêcher cette fabrique de réussir, je peux difficilement croire que le bénéfice des intéressés dans cette industrie sera assez grand pour compenser l'augmentation du prix de la matière première. Ces gens ont assez augmenté le prix du sel dans les quatre ou cinq dernières années pour faire des profits, sans qu'il soit besoin de les protéger pour le chlorure de chaux et la soude caustique. Nous payons maintenant $1.55 le baril de sel que nous avions coutume d'acheter pour 90 cents.

M. WHITE: Sans doute, l'honorable député a raison, la tendance sera d'augmenter les prix. Mais je ne voudrais pas assurer que le prix sera augmenté d'une façon permanente, j'espère même que non. En discutant une question semblable hier soir, j'ai dit que naturellement le prix serait plus élevé, autrement, comme l'a déclaré l'honorable député, il ne serait pas nécessaire d'imposer un droit. Ce n'est pas nécessairement pour augmenter le prix, mais bien pour donner l'avantage du marché au manufacturier canadien. Des représentations m'ont été faites au nom de ceux qui sont atteints et généralement ils considèrent le changement comme assez équitable. Les fabricants de savon disent: Nous avons, d'une façon générale, une protection de 15 à 35 p. 100 et nous pouvons difficilement refuser au manufacturier de soude caustique et de poudre à blanchir une protection raisonnable pour son produit. J'ai été surpris de voir comment la plus grande partie d'entre eux faisaient preuve d'esprit de justice à propos de ce projet de modification, contre lequel naturellement ils ne peuvent invoquer aucun principe.

M. A. K. MACLEAN: L'industrie en vaut-elle la peine ?

M. WHITE: Sans doute. Si je cédais la parole à mon honorable ami d'Essex-nord (M. Wilcox), je suis sûr qu'il pourrait parler pendant une heure sur la question.

M. GRAHAM: Ne faites pas cela.

M. WILCOX: Laissez adopter l'article ou je parle.

M. OLIVER: Adopté.

M. WHITE: Le nombre des employés qui travaillent actuellement à l'usine de produits chimiques est de soixante-cinq et la valeur de l'outillage est de $750,000. Des mesures ont été déjà prises pour doubler l'usine, avec la perspective du changement de tarif.

M. A. K. MACLEAN: N'est-ce pas un produit dérivé du sel? Et le nombre des employés ne comprend-il pas ceux qui sont occupés à la production du sel?

M. WHITE: Non, ils sont tous employés dans l'usine chimique. Je ne peux pas mettre la doctrine de la protection raison

nable sur un piédestal plus élevé qu'en disant qu'avec elle nous avons les manufacturiers et sans elle nous ne les avons pas.

M. A. K. MACLEAN: Mais il s'agit de savoir si cela a une valeur pour le pays, surtout quand il n'y a qu'une seule industrie.

M. NESBITT: Tout en étant d'accord sur plusieurs points avec le ministre des Finances, je lui dirai qu'il doit se rendre compte qu'un grand nombre d'ouvriers sont déjà employés dans la fabrication du sel, tandis que cette industrie, même si elle était doublée, ne comporterait que 120 à 130 employés et encore des manœuvres—pas du tout des ouvriers experts.

M. WHITE: Il y a d'autres établissements; il y a de nombreux gisements de sel dans Ontario, comme le sait l'honorable député.

M. NESBITT: Sans doute, il y en a et je dis qu'on devrait pouvoir faire un bénéfice suffisant à même l'augmentation du prix du sel sans cette protection pour leurs sous-produits. Il n'est pas douteux qu'il y a une entente parmi les fabricants de sel pour fixer les prix. Chacun s'en rend compte. Vous ne pouvez pas plus changer les prix que si l'industrie était entre les mains d'un seul homme. Je ne suis donc pas très en faveur d'imposer un droit au bénéfice de ces gens, parce que le ministre le sait sans doute, il y a une entente entre eux pour les prix.

M. WHITE: Je ne sais pas cela.

M. NESBITT: Mais des simples cultivateurs, des pauvres diables comme moi qui doivent acheter leur sel, n'aiment pas ces arrangements, quand le prix monte si haut. S'ils voulaient être raisonnables, s'ils voulaient le mettre à un prix convenable, ce serait différent. Je suis prêt à payer ma part de droit pour aider n'importe qui, mais il y a des limites en toute chose. Et c'est faire une comparaison bien étrange que de rapprocher cette usine de produits chimiques de la grande industrie de l'acier.

M. WHITE: Le principe est le même.

M. BOIVIN: Pourquoi y a-t-il une différence dans le tarif pour le chlorure de chaux en paquets de différents poids?

M. WHITE: Je ne peux pas donner ce renseignement sur le champ. Je vais essayer de l'avoir pour le donner demain à mon honorable ami.

296. Silex, silex broyé; feldspath, fluorpath, magnésie schiste de mica, pierre calcaire, craie, porcelaine ou pierre de Cornwall, broyée ou non broyée, pierre de rebut, ni taillée, ni martelée, ni cisaillée, ni utilisable comme dalles, pierre à bâtir ou à paver. Tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en franchise; intermédiaire, en franchise; général, en franchise.

M. A. K. MACLEAN: Les articles énumérés dans cet article étaient-ils auparavant sur la liste des produits imposés? Dans l'affirmative, pourquoi le changement?

M. WHITE: Le schiste de mica est admis en franchise avec le tarif en vigueur. Il y a eu des doutes dans l'esprit des employés des douanes pour savoir si on devait l'admettre en franchise avec le tarif en vigueur et nous avons décidé, pour régler la question, de mettre le mica sur la liste en franchise. Le changement proposé dans cet article rendra le talc ou pierre à savon soumis au droit prévu à l'article 711, à 15 p. 100 pour le tarif de faveur, à 17½ p. 100, tarif intermédiaire et 17½ p. 100, tarif général. En d'autres termes, le talc ou pierre à savon qui était auparavant admis en franchise, sera soumis maintenant à un droit de 17½ p. 100 pour le tarif général. Je dois dire que ce produit peut être obtenu en quantités illimitées dans le comté d'Hastings, Ontario.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait de l'état de la question.

(La séance est levée à minuit et sept minutes, jeudi matin.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 30 avril 1914.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

TRAFIC DE L'INTERCOLONIAL.

M. SINCLAIR demande:

1. Combien de tonnes de marchandises ont été transportées par l'Intercolonial, au cours de l'année expirée le 31 mars 1913, faisant la distinction entre le trafic vers l'est et vers l'ouest respectivement?

2. Combien de tonnes de marchandises mentionnées ci-dessus provenaient de la province de la Nouvelle-Ecosse, y compris la totalité des marchandises livrées à l'Intercolonial aux ports maritimes de ladite province?

3. Quel a été le chiffre des recettes brutes perçues par ledit chemin de fer pendant la susdite année pour le trafic voyageurs dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et Québec, respectivement?

4. Combien de tonnes de marchandises transportées par l'Intercolonial, pendant la susdite année, provenaient de Québec et du Nouveau-Brunswick, respectivement?

M. J. D. REID:

1. Nombre de tonnes de marchandises transportées par l'Intercolonial, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1913: vers l'Est, total, 2,182,084 tonnes; vers l'Ouest, total, 3,021,385 tonnes. Grand total, 5,203,469 tonnes.

2. Nombre de tonnes de marchandises mentionné au paragraphe 1, provenant de la province de la Nouvelle-Ecosse, y compris toutes les marchandises mises à bord de l'Intercolonial aux ports maritimes de ladite province: total, 2,693,024 tonnes. De ce montant 99,308 tonnes ont été mises à bord de l'Intercolonial par des steamers, aux ports maritimes de la Nouvelle-Ecosse, pour être transportées par chemin de fer.

3. Les recettes brutes de l'Intercolonial, au cours de la même année, pour billets vendus aux voyageurs, à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, dans la province de Québec, respectivement, se répartissent comme suit: Nouvelle-Ecosse, $1,128,640.07; Nouveau-Brunswick, $670,343.47; province de Québec, $844,783.09. Total, $2,643,766.63.

4. Le nombre total des tonnes de marchandises transportées par l'Intercolonial, au cours de ladite année et provenant des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, se détaille ainsi: province du Nouveau-Brunswick, 799,824 tonnes; province de Québec, 1,088,406 tonnes.

MUSIQUE DU ROYAL CANADIAN.

* M. KYTE demande:

1. Qui a donné à la musique du régiment Royal Canadian l'autorisation de prendre part à une manifestation lors d'une assemblée publique, dans l'édifice législatif de Halifax, le soir du mercredi, 8 avril 1914?

2. Qui a demandé que cette musique figurât dans cette circonstance?

3. A-t-on rétribué cette musique à cet égard; dans l'affirmative, qui a fait le paiement?

4. S'il n'y a pas eu de paiement, une facture ou une demande de paiement a-t-elle été adressée à quelque personne intéressée aux services de cette musique, dans des cas semblables?

M. S. HUGHES:

1. L'officier commandant le régiment Royal Canadian, d'après les dispositions du paragraphe 875, des ordonnances et règlements royaux du Canada, de 1910, modifiés par l'ordre 35-1-5 du conseil de la milice du 7 mars 1914.

[M. Sinclair.]

2. M. F. Pennington Bligh.

3. Non.

4. Un compte de $45 a été présenté à M. C. R. Hoben.

SALLE D'EXERCICES DE SHERBROOKE.

M. McCREA demande:

1. De qui et à quel prix a-t-on acheté l'emplacement destiné à une salle d'exercices militaires à Sherbrooke?

2. L'entreprise de la construction de cette salle a-t-elle été adjugée après qu'on eut invité la concurrence?

3. S'il en est ainsi, quel est le chiffre de chaque soumission?

4. A-t-on accordé l'entreprise au plus bas soumissionnaire?

5. Certaine allocation a-t-elle été accordée pour ouvrage additionnel? Dans l'affirmative, quel en est le chiffre?

M. S. HUGHES:

1. De F. O. Loomis; $10,000 pour l'emplacement et l'ancien palais de justice.

2. Oui.

3. Loomis-Dakin, Limited, $28,600; Theo. Hally, $42,214.

4. Oui.

5. Oui; $6,810.

BUREAU DE POSTE DE MELVILLE.

M. MACNUTT demande:

1. Le Gouvernement a-t-il reçu des demandes pour la construction d'un bureau de poste dans la ville de Melville, Sask?

2. Dans l'affirmative, de qui, et quelle était la nature de ces demandes?

3. S'il en a reçu une ou plusieurs demandes, quelles réponses a-t-on faites?

M. PELLETIER:

1. Oui.

2. De l'association conservatrice de Melville et d'autres personnes demandant la construction d'un bureau de poste.

3. On a accusé réception de ces requêtes qu'on a renvoyées ensuite au ministère des Travaux publics.

PONT DU PACIFIQUE-CANADIEN A LACHINE.

M. LANCTOT demande:

1. Le Gouvernement a-t-il fait des arrangements avec la compagnie du canadien du Pacifique au sujet d'un service pour les voitures sur le pont de cette dernière, entre Caughnawaga et Lachine?

2. Le Gouvernement sait-il que, durant la dernière élection de Châteauguay, les politiciens conservateurs ont promis aux électeurs de ce comté que cette question était enfin décidée; de plus, que les plans ont paru dans les journaux ministériels de Montréal, entre autres "La Patrie" et qu'ils ont été distribués par milliers d'exemplaires par tout le comté, durant l'élection, montrant, dans un plan, la partie ajoutée au pont de Lachine pour les voitures?

3. Le Gouvernement a-t-il fait des arrangements avec la compagnie du canadien du Pacifique à cette fin?

4. Dans l'affirmative, quels sont ces arrangements?
5. Quel coût le Gouvernement du Canada aurait-il à payer au Canadien du Pacifique pour ces nouveaux travaux?
6. Le Gouvernement va-t-il demander, dans le budget supplémentaire, l'argent nécessaire pour ces travaux?

M. J. D. REID:

1. Non, en ce qui concerne le ministère des Chemins de fer et Canaux.
2. 3, 4 et 5. Même réponse.

QUAI DE SPANISH-SHIP-BAY.

M. SINCLAIR demande:

1. Quand les travaux de construction du quai public à Spanish-Ship-Bay, (N.-E.), ont-ils commencé?
2. Le quai est-il terminé?
3. Quelle est la valeur des matériaux actuellement disponibles et sur le site?
4. Si l'ouvrage est exécuté à la journée, quel est le contremaître?
5. Quelle a été la paie du contremaître?
3. S'il y a eu plus d'un contremaître employé, quels sont les noms de chacun d'eux et le salaire?
7. Quelle somme d'argent a-t-on dépensée, jusqu'à ce jour, pour ce quai?
8. Quand le département compte-t-il que le quai sera parachevé?
9. Qui est l'inspecteur des travaux, et quels sont ses émoluments?
10. Si le quai n'a pas été parachevé, quelle est la raison du retard?

M. ROGERS:

1. On n'a fait qu'acheter les matériaux, en 1913.
2. Non.
3. $625.
4. Arthur McKinlay.
5. $80 par mois, ce qui représente en tout $115.38.
6. Il n'y a pas d'autre contremaître.
7. $300 dépensés au cours de l'exercice 1913-14.
8. Cela dépend du jour où l'on pourra disposer des crédits demandés.
9. Il n'y a pas d'inspecteur.
10. Il a été impossible de terminer ce travail, l'an dernier, parce qu'on n'a pu livrer, en temps utile, le bois nécessaire et que le montant du crédit disponible alors n'était pas suffisant.

CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

M. GRAHAM demande:

1. Quand l'équipe d'hommes avec chevaux qui a quitté Le-Pas pour Port-Nelson, en janvier dernier, a-t-elle atteint Port-Nelson?
2. De combien d'hommes se composait l'équipe au moment du départ de Le-Pas?
3. Combien d'entre eux se sont rendus jusqu'à Port-Nelson?
4. Combien y avait-il de chevaux au moment du départ?
5. Combien de chevaux ont atteint Port-Nelson?
6. Qui dirigeait l'équipe?

M. J. D. REID:

1. Le 9 avril.
2. De 103.
3. Un certain nombre de ces hommes ont quitté l'équipe pour retourner à Le-Pas; d'autres ont quitté le service du ministère pour se mettre à l'emploi d'entrepreneurs de chemin de fer, tandis que des hommes employés à la construction de la voie ferrée sont entrés au service du ministère. 148 se sont rendus jusqu'à Port-Nelson où ils sont employés à l'heure qu'il est.
4. 50, pour transporter les approvisionnements et les outils devant servir à se frayer un chemin.
5. Aucun; il ne devait pas s'en rendre à Port-Nelson.
6. J. F. Pratt.

DRAGAGE A SAINTE-ANNE DE RESTIGOUCHE.

M. C. MARCIL demande:

1. Quel montant a été dépensé jusqu'à date pour dragage à Sainte-Anne de Restigouche, Québec?
2. Les travaux sont-ils terminés?
3. Quelle partie de ce montant a été dépensée avant le 21 septembre 1911, et quelle partie a été dépensée depuis cette date?

M. ROGERS:

1. $19,805.36.
2. On a demandé au ministère de faire encore d'autre dragage.
3. Depuis le 21 septembre 1911, $17,589.12; avant cette date, $2,207.24, au quai de Champeau et à la pointe de la Mission.

LA PISCICULTURE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. McLEAN demande:

1. A-t-on pris des mesures pour receuillir dans l'île du Prince-Edouard du frai de truite mouchetée pour les objets de la propagation dans l'établissement de pisciculture de l'étang Kelly, à Southport?
2. Dans l'affirmative, en quelles années et avec quel succès?
3. Quelles quantités et espèces d'alevins cet établissement a-t-il distribuées chaque année depuis qu'il existe, et où a-t-on déposé ces alevins?
4. Quelle distribution compte-t-on faire au cours de la présente saison?

M. HAZEN:

1. Oui.
2. On n'a pas recueilli de frais en 1907, des inconnus ayant volé le poisson reproducteur dans les frayères. En 1911, on a recueilli 7,000 œufs, 134,000 en 1912 et 459,600 en 1913.

3. 1906: rivière Morell, 200,000 alevins de saumon; rivière Winter, 300,000; rivière Wheatly, 100,000; rivière Dunk, 100,000; rivière Mores, 20,000.

1907: rivière Morell, 140,000 alevins de saumon; rivière Midgell, 140,000; rivière Fortune, 60,000; rivière Murray, 60,000; rivière Winter, 160,000; rivière Noire, 60,000; rivière Wheatly, 60,000; rivière Dunk, 80,000; rivière du Nord, 30,000.

1908: étang Coffin, 12,500 alevins de truite mouchetée; lac Verde, 12,500; étang Wisner, 12,500; étang Thompson, 12,500; lac du Nord, 30,000; alevins de saumon; rivière Morell, 200,000; rivière du Naufrage, 100,000; rivière Fortune, 100,000; rivière Murray, 80,000; rivière Winter, 200,000; rivière Wheatly, 60,000; rivière du Nord, 50,000; rivière Dunk, 80,000.

1909: rivière Winter, 370,000 alevins de saumon; rivière Morell, 226,000; rivière Dunk, 72,000; Beaton's-Mills, 72,000; Fyne-Valley, 72,000; rivière Clyde, 72,000; rivière Wheatly, 72,000; rivière Noire, 72,000; rivière Murray, 72,000; rivière Midgell, 72,000.

1910: ruisseau Wright, 10,000 alevins de truite mouchetée; rivière Gates, 10,000; rivière Sentner, 10,000; rivière Crosby, 10,000; rivière Curtis, 10,000; rivière Winter, 432,000 alevins de saumon; rivière Clyde, 72,000; rivière du Nord, 72,000; rivière Noire, 72,000; rivière Dunk, 72,000; rivière Murray, 72,000; rivière Midgell, 72,000; rivière Morell, 288,000.

1911: rivière Morell, 315,000 alevins de saumon; rivière Baker, 252,000; rivière Winter, 189,000; rivière du Nord, 189,000; rivière Coleman, 63,000; rivière des Indiens, 63,000; rivière Dunk, 63,000; rivière Murray, 63,000.

1912: rivière Winter, 4,000 alevins de truite mouchetée; rivière Sherry, 3,000; rivière du Nord, 216,000 alevins de saumon; rivière Morell, 216,000; rivière Winter, 216,000; rivière Sherry, 108,000; rivière Dunk, 54,000; Tyne Valley, 54,000; rivière Bray, 54,000; rivière Wheatly, 54,000; rivière Midgell, 54,000.

1913: rivière Sherry, 5,000 alevins de truite mouchetée; rivière Hardy, 15,000; rivière du Nord, 30,000; rivière Dunk, 14,000; rivière Morell, 30,000; rivière Winter, 14,000; rivière Sherry, 72,000 alevins de saumon; rivière du Nord, 144,000; rivière Dunk, 72,000; rivière Morell, 216,000; rivière Winter, 72,000; rivières des Indiens, 72,000; rivière Gurney, 72,000; rivière Belle, 200,000; rivière Midgell, 72,000; rivière Wheatly, 72,000.

4. A peu près 1,100,000 alevins de saumon et 40,000 de truite mouchetée.

[M. Hazen.]

AUTOMOBILE POUR LES POSTES.

M. CARVELL demande:

1. Le ministère des Postes a-t-il acheté une nouvelle automobile? Dans l'affirmative, à quelle date?
2. Quel en a été le prix?
3. Pour quel usage cette automobile a-t-elle été achetée?

M. PELLETIER:

1. Oui, le 16 décembre 1913
2. $4,950.
3. Pour le service du ministère des Postes, à Ottawa.

LE STEAMER "CANADA".

M. SINCLAIR demande:

Dans quel but le département du Service de la Marine a-t-il envoyé le steamer "Canada" à Shelburne (N.-E.), au mois d'août 1913?

M. HAZEN: A la demande du capitaine, le "Canada", steamer de l'Etat, a été autorisé à se rendre à Shelburne avant d'aller effectuer son service le long de la côte du Cap-Breton.

LETTRES PATENTES.

M. OLIVER demande:

1. Des lettres patentes ont-elles été émises pour la ½ ouest de la section 1, township 60, rang 5, à l'ouest du 5me méridien?
2. Des lettres patentes ont-elles été émises pour les certificats de scrip sud-africain?
3. En faveur de qui ont-elles été émises?

M. ROCHE:

1. Non.

2 et 3. Réponse sous le n° 1.

M. OLIVER demande:

1. Des lettres patentes ont-elles été émises pour le ¼ sud-est de la section 12, township 5°, rang 6, à l'ouest du 5me méridien?
2. Quand l'inscription a-t-elle été faite?
3. Qui a fait l'inscription?

M. ROCHE:

1. Non.
2. Le 20 février 1913.
3. Donald Smith.

MANCHES A CHARBON DU TRANSCONTINENTAL.

M. GRAHAM demande:

1. Est-ce la maison Roberts & Schaefer, de Chicago, qui est adjudicataire de l'entreprise des manches à charbon du Transcontinental national?
2. Quel est le prix de revient des pilots, une fois livrés et enfoncés?
3. S'exécute-t-il une partie quelconque de cet ouvrage à O'Brien, le premier point de division à l'est de Cochrane?
4. S'il en est ainsi, une partie quelconque de l'entreprise a-t-elle été cédée à des sous-entrepreneurs, et, dans l'affirmative, à qui et à quel prix?

M. J. D. REID:

1. Oui.

2. $2.50 le pied courant.

3. Oui.

4. Oui; la charpente en acier, à la Dominion Bridge Company; les ouvrages électriques, à la Canadian General Electric Company. Le ministère ne sait pas ce qu'on paiera ces ouvrages.

LE QUAI DE ROCKY-POINT.

M. J. J. HUGHES demande:

1. Le Gouvernement a-t-il acheté un terrain et un droit de passage de Malcolm McKinnon, de Rocky-Point, près de Charlottetown (Ile du Prince-Edouard)?

2. Dans l'affirmative, quand et à quel prix a-t-il fait cette acquisition?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de construire un quai sur ce terrain? Dans la négative, pourquoi?

M. ROGERS:

1. Oui.

2. En septembre 1913, au prix de $275.

3. Non; on peut faire de meilleures installations sur l'emplacement du quai qui sert actuellement au service provincial de passage d'eau et se trouve près de l'entrée du port.

LE QUAI DE SAINT-JEROME.

*M. LEMIEUX demande:

1. A qui a été adjugée l'entreprise de la fourniture de la pierre pour le quai de Saint-Jérôme, comté de Chicoutimi?

2. Quel est le prix d'adjudication?

3. Quelle quantité de pierre a-t-on fournie?

M. ROGERS:

1 et 2. Il n'y a pas eu d'adjudication d'entreprise.

3. L'an dernier, il nous a été fourni pour $1,187.59 de pierre.

EXPLICATIONS SUR DES FAITS PERSONNELS.

M. FISHER: Prenant la parole sur un fait personnel, je désire signaler à l'attention certain article que le "Globe" de Toronto publiait hier, et dans lequel je relève ce qui suit entre nombre d'autres inexactitudes:

On dit de plus qu'un groupe puissant de députés ministériels favorables au service hydro-électrique ne veut pas du tout que l'on vienne en aide aux entreprises de Mackenzie, tandis qu'on ne s'occupe en aucune façon du service hydro-électrique d'Ontario que l'honorable Adam Beck dirige depuis le début en dépit de l'antagonisme actif de ce qu'on appelle "la clique électrique de Mackenzie". Ce groupe se compose, paraît-il, de M. Gordon Wilson, de Wentworth; de M. Donald Sutherland, d'Oxford-sud; de M. William Smith, d'Ontario-sud; de M. W.-A. Clarke, de Wellington-nord, et de M. J.-H. Fisher, de Brant.

Pour ce qui me concerne, cette observation est dénuée de tout fondement et absolument mensongère. Je regrette, monsieur l'Orateur, que le règlement de la Chambre ne me permette pas de la qualifier comme j'aimerais à le faire et comme j'ai déjà fait ailleurs.

M. J. A. M. ARMSTRONG: L'habitude que le "Globe" a de farder la vérité me met dans le même cas que l'honorable député de Brant (M. Fisher). Je me permettrai de donner lecture d'un autre paragraphe de l'article sur lequel mon honorable ami vient d'appeler l'attention:

Les autres députés qui, d'après le bruit qui persiste à courir, s'opposent formellement au projet, sont: M. Andrew Broder, de Dundas, qui déclare n'avoir pas assisté au caucus d'aujourd'hui, mais avoir mis M. Borden au fait de son attitude sur la question; M. Bernard Hepburn, de Prince-Edward; le colonel J. A. Currie, de Simcoe-nord; M. E. N. Rhodes, de Cumberland (N.-E.); M. W. A. Boys, de Simcoe-sud; M. J. A. M. Armstrong, d'York-nord; M. J. A. Best, de Dufferin; le Dr M. Steele, de Perth-sud et M. J. H. Walker, de Northumberland.

L'article est faux à sa face même, parce qu'il dit qu'au cours de ces dernières semaines ces députés ont critiqué ouvertement le contrat. Parlant pour moi-même, je n'ai pas su ce que serait le contrat avant il y a quelques jours, de sorte que cet article est faux comme beaucoup d'autres articles publiés par le "Globe" de Toronto. Je désire profiter de cette circonstance pour qualifier ce rapport de fausseté, comme il le mérite, en ce qui me concerne.

M. SMITH: Monsieur l'Orateur, je désire attirer votre attention sur le rapport du "Toronto Globe" que vient de lire l'honorable député de Brant, et dans lequel mon nom est mentionné. Je dois dire que le Canadien-Nord n'a jamais eu dans cette Chambre ou en dehors de cette Chambre de meilleur ami que moi. Tout ce qu'il y a dans ce rapport est faux.

M. WALKER: Je désire aussi déclarer que ce rapport, en ce qui me concerne, est entièrement faux; et je veux qu'il soit clairement compris que j'approuve sans réserve l'attitude prise par le Gouvernement en la matière.

M. SUTHERLAND: Monsieur l'Orateur, je me lève sur une question de privilège, afin de démontrer avec quelle rapidité les faussetés peuvent être répandues. Je désire citer un article du "Daily Sentinel Review" de Woodstock, publié dans le comté où je demeure; une partie de cet article dit:

Des dépêches d'Ottawa, ce matin, disent qu'un fort groupe de députés conservateurs amis de l'hydro-électrique sont opposés à l'octroi de $45,000,000 aux intérêts Mackenzie et Mann, pour le Canadien-Nord. L'opposition de ces députés vient de ce que le Gouvernement a mis de côté le projet radio-électrique au profit des intérêts Mackenzie et Mann. Parmi ces députés, dit la dépêche, se trouve Donald Sutherland, député d'Oxford-sud.

Je désire déclarer ici, qu'en ce qui me concerne, il n'y a rien de vrai dans cette dépêche présumée venir d'Ottawa. Comme l'ont déjà fait remarquer l'honorable député de Brant (M. Fisher) et l'honorable député d'Ontario-sud (M. Smith), ce rapport est sans aucun fondement et je crois que les représentants de la presse dans ce parlement abusent de leurs privilèges quand ils envoient délibérément et sciemment, avec préméditation, des dépêches malicieuses dont ils doivent connaître la fausseté.

M. GERMAN: L'honorable député me permettra-t-il une question? L'honorable député est-il en faveur de la résolution qui apparaît à l'ordre du jour concernant Mackenzie et Mann?

M. SUTHERLAND: Je répondrai à cette question quand le temps sera venu.

M. BEST: Pour ce qui est de l'article du "Globe" d'hier, lu par l'honorable député de Brant (M. Fisher), dans lequel mon nom est mentionné, je désire déclarer que l'article est absolument faux. Jamais, directement ou indirectement, je n'ai dit à qui que ce fût quelque chose qui pût justifier l'emploi de mon nom dans cet article. Je ne connaissais rien de ce que serait le projet avant qu'il eût été soumis au caucus, et je suis convaincu que le Gouvernement a fait le mieux possible dans les circonstances. Je crois que cet article est bien dans la note de la plus grande partie des articles publiés par le "Globe".

M. RHODES: Pour ce qui est de l'article du "Globe", tel que lu par l'honorable député de Brant (M. Fisher) et par l'honorable député de York-nord (M. Armstrong) et, en tant que mon nom est mentionné, permettez-moi d'employer le qualificatif dont ces honorables membres se sont servis et de dire que l'article est absolument faux. Peut-être puis-je conclure en disant que les propositions devant nous sont aussi bonnes que le Gouvernement pouvait les faire dans les circonstances, et qu'elles ont mon approbation la plus cordiale.

[M. Sutherland.]

SUITE DE LA DISCUSSION DES VOIES ET MOYENS DU BUDGET.

La Chambre se forme en comité des voies et moyens. (Présidence de M. Blondin.)

M. A. K. MACLEAN: Avant d'aborder l'étude d'autres item, je voudrais demander au ministre des Finances un renseignement sur l'item n° 208a et sur l'item 210a qui ont été adoptés hier soir. Quel est le capital placé dans cette industrie de Windsor (Ont.) qui fabrique du chlorure de chaux et de la soude caustique?

M. WHITE: Les informations que j'ai devant moi sont que les usines chimiques ont une valeur de $750,000.

306. Marbre, scié ou passé au sable, non poli; granit, scié; blocs de pavage en pierre; pierre de bordure et pierre de construction autre que le marbre ou le granit, sciée sur pas plus de deux faces—Préférence britannique, 15 p. 100; intermédiaire, 20 p. 100; général, 20 p. 100.

M. OLIVER: Est-ce une augmentation ou une diminution?

M. WHITE: C'est un item d'une certaine importance. Je crois que mon honorable ami comprendra mieux si je donne une brève explication de cet item et des deux autres qui le suivent. Les nouveaux taux sur ces articles sont les mêmes pour le préférentiel et le général.

En d'autres termes: La pierre brute et la pierre taillée sur pas plus de deux faces pourra être importée au Canada, sous le nouveau tarif, au même taux qu'aujourd'hui. Les taux ont été augmentés sur la pierre de construction, item 306a, quand cette pierre n'est ni du marbre ni du granit, et quand elle est sciée sur plus de deux faces mais pas plus de quatre faces, et l'item 306b dit:

306b. Pierre de construction, autre que le marbre et le granit, polie, tournée taillée ou ayant subi des transformations autres que le sciage sur quatre faces.

Nous avons augmenté les taux sur cette pierre qui est plus travaillée. Sur la pierre qui est sciée sur deux faces seulement, le taux est le même qu'avant. Sur la pierre de construction sciée sur deux faces mais pas sciée sur plus de quatres faces, le taux est de 10 p. 100, préférentiel et de 15 p. 100, général, par 100 livres.

M. A. K. MACLEAN: Combien cela représente-t-il *ad valorem*?

M. WHITE: Cela varie. La pierre la moins dispendieuse vaut 55 cents le pied

cube, mais certaines pierres valent jusqu'à une piastre le pied cube. Un pied cube pèse environ 160 livres. Cette augmentation du tarif affecte la pierre qui est plus travaillée. La pierre sciée sur plus de quatre faces et finie, sous l'item 306b, paiera de 30 à 40 p. 100 *ad valorem*, et les anciens taux étaient de 20 p. 100, préférence britannique.

M. PARDEE: Je désire dire un mot sur cet item à cause de certaines informations que j'ai reçues sur la construction d'un édifice public dans la ville de Walkerville. Je ne connais rien personnellement de cette construction. En discutant cet item, le ministre a dit, quand il a prononcé son discours du budget, d'après le journal des Débats:

Il est très difficile d'appliquer le tarif, aujourd'hui, par suite de la difficulté de vérifier la valeur de la pierre taillée et finie entrant comme importation. La moyenne *ad valorem* du droit spécifique dont j'ai parlé est de 30 p. 100. Sur la pierre tournée, rabotée, taillée ou autrement finie, je propose un droit de 45 cents par 100 livres, qui équivaut à 30 p. 100 *ad valorem*.

Je comprends que cela est fait pour la protection des tailleurs de pierre canadiens. Il y a une carrière presque sur la frontière canadienne, à Bedford, Indiana, de laquelle il est exporté au Canada une grande quantité de pierre taillée et finie, et qui entre dans la construction des édifices publics. Il ne coûterait guère plus d'importer ici la pierre toute finie et de payer l'ancien tarif, qu'il ne coûterait de l'importer à l'état brut et la finir ici. Mon argument est que si le Gouvernement est désireux d'aider les tailleurs de pierre du Canada, il devrait défendre l'importation de la pierre dure dont il se trouve un grand nombre de carrières au Canada, principalement au Nouveau-Brunswick. Il n'y a pas au Canada de carrière fournissant cette pierre sur laquelle le ministre a l'intention d'élever les droits. Pour ce qui est de cet édifice public de Walkerville, voici ce qu'on m'écrit:

Voici les prix pour toute la pierre entrant dans la construction du bureau de poste de Walkerville, f.o.b., Bedford, Indiana.

N° 1, comprenant l'assise des fondations et l'assise des bords des marches:—Pierre, f.o.b., Bedford, prix, $372; ancien droit, $74.20; nouveau droit, $266.40; différence, $192.20.

N° 2, comprenant les marches:—Pierre f.o.b., Bedford, prix, $187; ancien droit, $37.40; nouveau droit, $133.65; différence, $96.25.

N° 3, comprenant le cordon de base et le chaperon des côtés d'escalier:—Pierre f.o.b., Bedford, prix, $457; ancien droit, $91.40; nouveau droit, $327.60; différence, $266.20.

N° 4, comprenant toute la pierre à partir du cordon de couronnement des fondations, pierre f.o.b., Bedford; prix, $7,635; ancien droit, $1,727; nouveau droit, $6,069.60; différence, $4,342.60.

Je mentionne cet édifice où l'on emploie cette pierre, simplement comme exemple, pour montrer la différence qu'il y aura dans le prix si le changement dans le tarif proposé par le ministre est adopté. Si ces chiffres sont exacts—et celui de qui je les tiens est un homme du métier, qui entreprend des travaux de ce genre dans plusieurs endroits de l'Ontario—le ministre comprendra que ce droit est presque prohibitif. D'après ces chiffres et ces faits, c'est-à-dire si l'on peut se procurer cette pierre comme je le dis, et il y a dans le Canada plusieurs carrières de pierre dure, si on imposait ce droit sur la pierre dure et ne touchait pas à celle-ci, ce serait plus avantageux pour les tailleurs de pierre que le droit que le ministre propose d'imposer. Nous avons du granit en quantités inépuisables à Saint-Jean, à Saint-Georges et dans d'autres parties du Canada. Si le droit sur cette pierre taillée était abaissé à un chiffre raisonnable, et non pas prohibitif comme on veut le faire aujourd'hui, on atteindrait aussi bien et sans injustice le but que cette augmentation du tarif a en vue.

M. WHITE: Je regrette qu'à cause du bruit qu'il y a dans cette Chambre je n'ai pas pu entendre mon honorable ami aussi bien que je l'aurais désiré; mais je comprends d'une façon générale qu'il prétend que ce droit est prohibitif, et que le prix de la pierre taillée sera grandement augmenté au Canada. Nous n'avons pas augmenté le droit sur la pierre brute, ou la pierre taillée sur plus de deux faces; il n'y aura pas de changement dans le tarif sur cette pierre, qu'elle soit prise dans la carrière américaine dont veut parler mon honorable ami ou dans n'importe quelle autre carrière des Etats-Unis. Le but que nous nous proposons en augmentant ces droits, c'est que la pierre importée devra, autant que possible, être taillée et finie dans le Canada par des tailleurs de pierre canadiens. Cette question est devant le Gouvernement depuis déjà quelques années, et pas un item du tarif n'a été l'objet de plus de représentations persistantes et acharnées depuis que je suis ministre des Finances que celui concernant la pierre taillée. J'ai devant moi une si grande quantité de matériaux que je ne sais vraiment pas comment m'en servir, et je ne voudrais pas en mettre même une fraction dans le compte rendu des Débats. J'ai sur cette question une botte de pétitions signées par les membres de l'association des tailleurs de pierre et carrières du Canada, et par les Chambres syndicales d'entrepreneurs de toutes les parties du Canada. Je

citerai seulement l'approbation de cette masse de pétitions, par la chambre des entrepreneurs de Montréal.

Nous approuvons la pétition présentée par les tailleurs de pierre et les carriers du Canada. Nous voulons l'impôt sur toutes les sortes de pierre à bâtir, excepté les blocs de pierre bruts qui devraient être protégés raisonnablement dans l'intérêt des carriers, des tailleurs de pierre et des maçons entrepreneurs canadiens, savoir 65 cents par pied cube, à être mesuré à l'extérieur.

Mon honorable ami remarquera que les changements dans le tarif que nous proposons ne vont pas aussi loin que cela; mais les corps de métiers unis tel que les carriers, les tailleurs de pierre, et les maçons entrepreneurs, ont, non seulement une fois, mais à plusieurs reprises, demandé au Gouvernement de leur donner une protection raisonnable afin que les ouvriers de la pierre qui, de temps à autre, spécialement en hiver, n'ont pas de travail dans le Canada, puissent avoir l'occasion de travailler et tailler la pierre qui entre dans la construction des édifices au Canada. Si la pierre dont parle mon honorable ami est importée à l'état brut ou taillée sur pas plus de deux faces, je ne vois pas que le public, c'est-à-dire les personnes, les compagnies, les corporations ou les municipalités qui érigent les édifices aient à payer plus que le coût de la pierre brute, plus les salaires payés aux ouvriers canadiens. Je ne vois pas qu'il faille payer rien de plus que cela. J'ai reçu de la part de l'association des tailleurs de pierre d'Amérique et des différentes succursales, celles de Saint-Marc des Carrières, Québec; de la ville de Québec, de Montréal, de Saint-Martin, de Neilsonville, de Terrebonne, du village Bélanger, Saint-Michel, de London (Ont.), de Niagara-Falls, de Port-Arthur, d'Ottawa, de Kingston, de Peterborough, de Toronto, de Winnipeg, de Saint-Boniface, de Tyndall, de Calgary, d'Edmonton, de Moosejaw, de Régina, de Vancouver et Victoria des demandes de revision de cet item du tarif. Les associations et les chambres syndicales d'entrepreneurs en bâtiment en divers endroits ont demandé ce changement, parce qu'elles désiraient pouvoir tailler et finir la pierre importée au Canada pour la construction des édifices. Pour ma part, je crois que si la pierre est importée à l'état brut et que le tarif n'est augmenté que sur la pierre taillée, la seule augmentation qu'aura à payer le particulier serait le coût du travail des ouvriers canadiens, après que la pierre sera entrée au Canada, et la mesure proposée, qu'elle soit bien rédigée ou non, a pour but d'atteindre ce but. Il est dans l'intérêt des artisans, des tailleurs de pierre du Canada, et indirectement, ainsi que je l'ai dit dans l'exposé budgétaire, à l'avantage des carriers du Canada. Je veux lire pour renseigner le comité certains extraits de pétitions que j'ai reçues des différentes associations de tailleurs de pierre que j'ai mentionnées.

[M. W. T. White.]

M. PARDEE: Si l'on n'augmente pas le droit sur la pierre brute, où se trouvera l'avantage pour le carrier?

M. WHITE: Il aura un avantage indirect. Il aura l'effet général de développer la taille de la pierre au Canada. L'exploitation des carrières canadiennes ne donne pas de résultats très satisfaisants, non plus que la taille de la pierre. Mon honorable ami paraît douter que cette mesure soit avantageuse aux tailleurs de pierre canadiens. J'ai ici une lettre du secrétaire de l'association des tailleurs de pierre, écrite le 24 mars 1914, et dont voici un extrait:

Je suis chargé par l'union des tailleurs de pierre de vous écrire au sujet du tarif sur la pierre. Nous n'avons aucun doute que vous avez lu l'article publié récemment par le "Montreal Daily Mail", dans lequel il est dit que la moitié de la richesse de la nation est dans ces édifices. Depuis un grand nombre d'années, la pierre qui est entrée dans la construction d'un grand nombre des édifices mentionnés dans l'article, a été importée des Etats-Unis toute prête à être posée, bien qu'il y eût un grand nombre de tailleurs de pierre sans travail au Canada. Nous croyons que si le tarif était élevé sur la pierre taillée, les entrepreneurs feraient tailler leur pierre dans le Canada au lieu de la faire venir toute taillée des Etats-Unis, et de cette façon ils donneraient du travail aux tailleurs de pierre canadiens et autres ouvriers de la pierre.

M. PARDEE: D'après cette lettre, les tailleurs de pierre espèrent que la pierre sera taillée en Canada, mais l'embarras est que la pierre de Bedford est de la pierre brute. On permet de la tailler à cet endroit, et alors, n'ayant à payer que le transport sur la pierre taillée, on peut l'avoir à beaucoup meilleur marché à l'endroit où elle doit être utilisée.

M. WHITE: C'est là une des nombreuses raisons en faveur de cette mesure. Le coût du transport de la pierre, soit à l'état brut ou taillée, dépend du poids, et le fait de la tailler en diminue le poids considérablement. Jusqu'à présent le tarif a été de 20 p. 100 sur la pierre à l'état brute ou taillée. Si l'on est obligé de payer plus cher le transport de la pierre non taillée, l'effet du tarif, dont l'objet était d'aider à l'industrie de la taille de la pierre dans le Canada, sera complètement nul, parce que

la différence dans le coût du transport fera plus que neutraliser les avantages que le Parlement avait évidemment l'intention de donner par ce tarif. Les tailleurs de pierre n'en doutent aucunement. Si l'honorable député veut bien examiner la masse de pétitions et de lettres que j'ai reçues depuis deux ou trois ans, et que j'ai ici, il viendra à la conclusion que les tailleurs de pierre ne doutent aucunement que ce leur serait avantageux. C'est pour faire droit à ces demandes que le Gouvernement propose ce changement dans le tarif, afin de donner un avantage aux tailleurs de pierre du Canada.

M. A. K. McLEAN: Est-ce une économie sage d'agir ainsi?

M. WHITE: Absolument, je crois. Pourquoi la pierre ne serait-elle pas taillée dans notre pays et travaillée par les ouvriers?

M. A. K. McLEAN: Je n'ai jamais donné beaucoup d'attention à la question, mais je serais porté à croire qu'il sera avantageux pour le pays, et spécialement pour les ouvriers et les particuliers, que le prix de la pierre soit aussi bas que possible, et en conséquence elle devrait être placée sur la liste des articles admis en franchise.

M. WHITE: La pierre taillée?

M. A. K. MACLEAN: Toutes les sortes de pierres.

M. WHITE: Naturellement, mon honorable ami a le droit d'être de cet avis, mais les carriers canadiens sont d'une opinion différente. Mon honorable ami de Lambton-ouest (M. Pardee) prétend qu'il n'y a aucun avantage en cela pour les carriers du Canada. Mon honorable ami de Lambton-ouest et l'honorable député d'Halifax (M. MacLean) ne s'entendent pas évidemment sur cette question.

M. PARDEE: J'ai simplement demandé quel avantage en retirerait le carrier.

M. WHITE: Je demanderai ceci à mon honorable ami: Serait-il en faveur d'enlever les droits sur la pierre, vu les conditions dans lesquelles se trouvent les carrières au Canada ?

M. PARDEE: Je n'ai pas étudié ce côté de la question.

M. TURRIFF: Et quels seraient les avantages pour le particulier?

M. WHITE: Nous allons en parler. Le tarif n'a pas été changé par rapport à la pierre à l'état brut ou sciée sur pas plus de deux faces. Par conséquent, si la pierre est taillée en Canada par des ouvriers canadiens, à des prix raisonnables, et que l'industrie de la taille de la pierre puisse être ainsi développée, je ne vois pas comment le consommateur y perdrait. Il me paraît sage d'inscrire la matière première sur la liste des articles admis en franchise ou de la frapper d'un droit peu élevé, parce que c'est le moyen de la faire ouvrager par les artisans canadiens. Cette question intéressant tout particulièrement l'honorable député de Lambton-ouest, je vais citer les requêtes que nous avons reçues des diverses associations de constructeurs du pays. Voici les représentations contenues dans ces requêtes:

L'exposé ci-inclus contient la requête de l'association des constructeurs de Montréal, section des tailleurs de pierre et carriers. Nous désirons, dans l'intérêt de tous les carriers, tailleurs de pierre et entrepreneurs de constructions en pierre, que le droit sur toute sorte de pierre à bâtir, à l'exception des blocs de pierre de carrière à l'état brut, soit fixé de façon à comporter une protection suffisante. Nous sommes à faire signer, dans toutes les parties du pays, des exemplaires de cet exposé, et ils vous seront envoyés en temps utile, avant l'ouverture du Parlement.

L'industrie languissante pour le salut de laquelle nous intercédons est celle des carriers, tailleurs de pierre et entrepreneurs de constructions en pierre. Les statistiques du Gouvernement font voir que, l'an dernier, l'Ouest comptait, à lui seul, déjà plus de soixante carrières en opération. Nous, qui représentons le capital placé dans ces carrières, nous connaissons mieux que personne les immenses difficultés à surmonter pour les maintenir—quand elles ne sont pas déjà pratiquement fermées. Mais ces chiffres démontrent la possibilité d'un avenir extraordinairement brillant pour cette industrie dans une partie du pays où les industries sont rares, et d'un avenir aussi brillant, sinon plus, dans les autres provinces. L'industrie de l'extraction de la pierre est, de sa nature, exceptionnellement locale et indigène et est pour ainsi dire rivée au sol où elle s'exerce, par le poids même de la matière à laquelle elle s'applique. Si elle a perdu cette caractéristique au Canada, où il y a abondance de bonne pierre, c'est évidemment parce que nous souffrons d'une concurrence exceptionnelle et injuste.

Il fut un temps où le Canada extrayait lui-même la pierre dont il avait besoin et où la pierre de provenance canadienne envahissait même le marché américain. Dans plus d'une grande ville américaine se dressent aujourd'hui des monuments qui attestent ces victoires du passé. Les plus beaux édifices de cette époque-là furent construits avec de la pierre de provenance canadienne, et ceux qui en sont maintenant propriétaires sont obligés de venir chercher de cette même pierre dans nos carrières, s'il s'agit de les agrandir ou d'y effectuer des changements. Mais les Américains, rusés et ambitieux, ne voulaient pas du tout compter sur un pays étranger pour la fourniture de leurs matériaux de construction. Le tarif McKinley

imposa, sur la pierre à bâtir, un droit de 50 p. 100, et sur le marbre, un droit de 65 cents par verge cube, afin d'exclure le produit canadien et de créer une industrie de la pierre aux Etats-Unis. Ce droit fit son œuvre, il constitua une protection. On vit se développer aux Etats-Unis une grande industrie de la pierre, qui non seulement répond aujourd'hui à l'immense demande qu'il y a aux Etats-Unis, mais domine la situation même au Canada et est en train d'étouffer complètement notre propre industrie. Notre protection contre l'industrie étrangère fortement protégée, magnifiquement organisée et bien outillée n'est que de 20 p. 100 d'après le tarif; elle est même moindre, en réalité, comme nous le démontrerons. Ce droit de 20 p. 100 sur toute pierre à bâtir, sciée ou apprêtée, est celui dont les autorités douanières frappent pratiquement toute pierre travaillée venant des Etats-Unis. Il y a un droit de 35 p. 100 sur les articles en marbre ou en granit, et de 30 p. 100 sur les articles en pierre; mais d'après les règlements de notre ministère des Douanes, l'imposition de ces droits n'a pour ainsi dire aucun effet. C'est là, aussi, une des raisons pour lesquelles la nouvelle industrie américaine est si prospère. Grâce à des méthodes tout à fait modernes, quand la pierre est sciée elle est travaillée pour être expédiée. L'usage de scies à diamant d'invention tout récente dispense les industriels de la travailler davantage. Elle est alors prête à être employée pour la construction et tombe sous le coup de l'article du tarif qui impose le droit de 20 p. 100. Ainsi, les Américains peuvent nous expédier leur pierre travaillée sous l'étiquette de pierre "sciée" et éviter de payer plus de 20 p. 100. Cependant, ce droit de 20 p. 100 est prélevé sur leurs envois et non sur les prix auxquels nos propres prix doivent faire concurrence.

Ils ont un habile système de tenue de livres au moyen duquel ils font voir que les diverses charges autres que celles qui représente la valeur de la pierre sont comprises dans le prix qu'ils demandent en Canada, comme, par exemple, les frais de transport, de camionage, d'assurance, etc. Ces item sont déduits du total et ils paient le droit seulement sur ce qu'ils disent être la valeur de la pierre telle qu'ils l'ont prise à la carrière. Il s'ensuit que leur pierre est une marchandise au rabais dont ils encombrent tout le temps notre marché.

Et toute cette question concerne à un haut degré la main-d'œuvre canadienne. Nous avions autrefois des meilleurs carriers et tailleurs de pierre du continent. Quand le tarif McKinley a attiré notre industrie aux Etats-Unis, nos ouvriers l'y ont suivie. Nous voudrions les ramener ici. Mais ils ne reviendront pas avant que nous puissions les employer continuellement, et nous ne le pourrons que quand nous serons assurés de notre propre marché. Nous serons obligés de leur accorder des salaires plus élevés que ceux qu'ils obtiennent aux Etats-Unis, attendu que dans ce pays-là le climat leur permet de travailler avec plus de régularité durant les mois d'hiver.

Voici maintenant les derniers paragraphes de cette requête qui fut signée, comme je l'ai dit, par les associations de taillleurs de pierre et de constructeurs de toutes les parties du Canada:

Comme nous l'avons déclaré plus haut, nous sommes convaincus qu'aucun système de droits ad valorem ne protégera notre industrie d'une façon adéquate. Nos concurrents étrangers trouveront trop facilement moyen de se soustraire à l'effet que nous aurons voulu donner à ces droits. Ils ont déjà réussi à passer outre à l'intention manifeste du Parlement canadien, en paralysant l'effet des droits de 30 et de 35 p. 100. Ils sont même allés beaucoup plus loin: ils ont manipulé les envois de façon à réduire considérablement l'effet du droit de 20 p. 100 qu'ils paient nominalement. Voilà pourquoi nous sommes en faveur de l'imposition d'un droit qui, sans représenter un fort pourcentage sur la véritable valeur de l'article en question, puisse prévenir les malentendus et les fraudes. Ce droit devrait être un droit spécifique et nous suggérions qu'il fût de 65 cents par pied cube sur la pierre à bâtir de toute sorte: sciée, taillée, polie ou autrement travaillée. On ne nous rendrait pas le moindre service si l'on imposait un droit moins élevé que celui-là, et nous l'avons mentionné spécialement, afin que le Gouvernement n'ait aucun doute sur notre sincérité. Et afin que ce droit ait tout son effet, il faudrait aussi décréter que les blocs de pierre soient mesurés d'une extrémité à l'autre, ce sera le moyen de prévenir les difficultés qui pourraient survenir au sujet du mesurage.

Nous pensons que si le Gouvernement nous accorde cette protection, nous serons vraiment en état de lui assurer que l'industrie de la pierre fleurira au Canada et que nous verrons encore une fois l'ouvrier canadien employer notre pierre pour la construction des édifices, dans nos villes. Les grands édifices que l'on érige actuellement dans tous les centres, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, seront autant de monuments de la richesse naturelle et du progrès du Canada, et de l'habilité des Canadiens.

[M. W. T. White.]

Sage ou non, ce projet de loi a été présenté par le Gouvernement à cause des représentations énergiques et sincères que les tailleurs de pierre du Canada n'ont cessé de lui faire. Ils disent que le tarif ne leur offre aucune protection et qu'ils ne voient pas pourquoi ils n'apprêteraient pas et ne tailleraient pas la pierre qui sert à la construction des édifices au Canada, et que si l'on veut y employer de la pierre venant de l'étranger, ils peuvent aussi la travailler comme ils travailleraient la nôtre. Pour moi, je ne vois pas pourquoi le prix de la pierre non travaillée sur plus de deux faces serait plus élevé que celui de la pierre à l'état brut additionné avec celui du travail que l'ouvrier canadien y aura fait. Il est vrai que, si active que soit la construction au Canada, nos tailleurs de pierre sont assez souvent et assez longtemps obligés de rester sans emploi et qu'ils vont travailler aux Etats-Unis en hiver, tandis qu'ils pourraient être employés ici tout le temps. Il me semble que, pour les raisons que j'ai mentionnées, jamais nous n'aurons eu meilleure occasion que dans le présent cas de faire une loi accordant de la protection aux nôtres.

M. LOGGIE: J'ai reçu une lettre d'un propriétaire de carrières de mon comté. L'opinion qui est exprimée n'est pas néces-

sairement la mienne, mais je voudrais savoir ce qu'en pense l'honorable ministre. La voici:

Ce changement que l'on projette ne favorisera que les entrepreneurs de bâtiments en pierre de taille, attendu que le droit de 15 p. 100 sur les blocs de pierre à l'état brut, et le droit de 20 p. 100 sur la pierre sciée sur deux faces resteront les mêmes. D'un autre côté on va élever le droit sur la pierre sciée sur quatre faces ou travaillée davantage.

Voilà problablement une erreur. On n'élèvera pas le droit sur la pierre qui n'aura pas été sciée sur plus de quatre faces. L'item 306b veut dire qu'il y a un droit de 15 cents par 100 livres sur la pierre sciée sur deux faces, y compris aussi la pierre sciée sur quatre faces. Le droit de 45 cents s'applique à la pierre qui, déjà sciée sur quatre faces, aura été travaillée davantage.

M. WHITE: Cette dernière phrase explique très bien le cas.

M. EMMERSON: Comment aidez-vous aux tailleurs de pierre en admettant la pierre déjà sciée sur quatre faces?

M. LOGGIE: Mon correspondant ajoute:

Si l'on apporte un changement au tarif on devra se rappeler que l'industrie de l'extraction de la pierre, qui développe nos ressources, est aussi digne d'une augmentation de protection que l'industrie de la taille, qui s'exerce surtout sur de la pierre importée.

Quant au tailleur de pierre tel que nous le connaissons, ce changement lui importera peu. Il travaille surtout de la pierre d'une espèce particulière, comme la pierre calcaire de Montréal et la pierre des Provinces maritimes que l'on taille en grande partie à la main. D'un autre côté, les grands entrepreneurs, qui n'emploient que de la pierre importée, font presque tout leur ouvrage à la machine.

Nous avons, dans notre pays des propriétés que nous avons l'intention de développer dès que nous aurons le capital nécessaire. Je pense, et plusieurs, parmi lesquels des architectes, etc., pensent comme moi que la pierre de Miramichi est la meilleure et la plus belle pierre à bâtir que l'on puisse trouver sur le continent. L'édifice Langevin, à Ottawa, la maison de lord Strathcona et l'édifice Birk, à Montréal, représentent autant de cas bien connus où l'on a employé de cette pierre.

Cette pierre ayant servi à la construction de l'édifice Langevin, tout député peut se faire une idée de ce qu'elle est, s'il ne la connaît pas déjà. Je soumets cette question au ministre dans l'espoir qu'il se demandera s'il se montre juste à l'égard de nos carriers en augmentant jusqu'à 45 cents le droit sur la pierre travaillée après avoir été sciée sur quatre faces, et en n'augmentant pas le droit sur la pierre ordinaire à l'état brut.

M. WHITE: L'honorable député pense-t-il qu'il faudrait élever le droit sur la pierre qui aura été travaillée sur plus de deux faces?

M. LOGGIE: C'est l'opinion de l'ami qui m'a écrit. Je n'ai pas exprimé ma propre opinion. Je prie l'honorable ministre de vouloir bien réfléchir à ce que dit mon correspondant. Si l'on me demandait mon opinion à moi, je répondrais qu'il faut, non pas élever le droit, mais le laisser tel qu'il est.

M. TURRIFF: Plus on étudie cette affaire, plus on découvre que c'est exactement comme dans le cas de tout autre modification spéciale faite au tarif, c'est-à-dire qu'elle a pour but d'avantager les gros fabricants de pierre de taille et non pas le consommateur. Il n'y a pas à douter que la perception de ce droit n'ait pour conséquence de supprimer toute concurrence venue du dehors et que, par suite, se trouvent augmentés les frais de toute construction où il sera fait usage de pierre taillée. Il est possible que tout d'abord les nôtres fassent une part plus grande de l'ouvrage; mais, au bout du compte, cette augmentation des frais de la construction où il entre de la pierre taillée aura pour effet d'en décourager l'emploi et, par là, de donner moins de travail aux tailleurs de pierre canadiens. Au cours de la discussion sur le budget, j'ai signalé au ministre un cas particulier. Je ne prétends pas être très renseigné sur cette question, et je ne voudrais pas non plus ôter aux tailleurs de pierre canadiens une occasion de travailler; mais il n'y a pas que lui à considérer. Dans un des rapports que le ministre vient de lire, il est dit que, dans l'Ouest, soixante carrières sont dans un état de dépérissement. Pourquoi ces carrières sont-elles dans un état de dépérissement? Parce que les prix y sont inabordables. On veut absolument accaparer cette fourniture, et cette hausse du droit aura pour conséquence de rendre les prix à peu près inabordables. J'ai fait part à la Chambre d'un fait dont j'ai connaissance. Il s'agissait à Régina d'ériger une maison à la construction de laquelle j'avais un intérêt. On a eu besoin de pierres de taille pour la façade. On chargea l'architecte de s'informer des prix et de se procurer cette pierre au Canada, s'il était possible. On envoya à Winnipeg, où il existe plusieurs carrières. La pierre nous fut livrée à Régina, frais de transport et droits payés, moyennant

$1,600 de moins que ne demandaient les soumissionnaires canadiens, et cependant le soumissionnaire américain avait eu à faire venir cette pierre d'un lieu deux ou trois fois plus éloigné de Régina que Winnipeg. La pierre des environs de Winnipeg est un article de premier ordre, et elle aurait donné entière satisfaction, mais le prix en était exorbitant, et, si maintenant par le fait du tarif toute concurrence est supprimée, ce sera à l'avantage exclusif d'un petit nombre de grandes maisons. Elles feront plus d'argent, cela est sûr, mais le tailleur de pierre canadien n'en retirera aucun bénéfice, et pour ce qui est du consommateur, son lot sera comme généralement mon honorable ami désire qu'il soit.

M. BRADBURY: Pourquoi le tailleur de pierres n'en retirera-t-il aucun bénéfice?

M. TURRIFF: Parce que la hausse des prix découragera l'emploi de la pierre taillée dans la construction. On y emploiera plutôt de la brique et du ciment.

M. WHITE: Mon honorable ami prétend que cette modification au tarif ne tournera pas à l'avantage des tailleurs de pierre.

M. TURRIFF: A la longue, non.

M. WHITE: L'opinion de ceux qui travaillent dans les carrières doit avoir pour le moins autant de poids que celle de mon honorable ami. J'ai par devers moi des pétitions signées par des associations de tailleurs de pierre de toutes les parties du Canada. Beaucoup me viennent de députés qui se sont intéressés à cette question. Après ce que vient de dire mon honorable ami, que ce droit ne tournera pas à l'avantage des tailleurs de pierre, ces pétitions prennent à mes yeux une importance telle que je vais en faire mettre une au compte rendu des Débats. Je vais la lire, et je suis sûr que mon honorable ami la trouvera très intéressante:

Nous, soussignés, membres du bureau de direction de la succursale de Montréal de l'Association des tailleurs de pierre de l'Amérique du Nord, avons été autorisés par délibération du conseil réuni à Montréal le 6 novembre 1912, à porter à votre connaissance, avec prière de la prendre en considération, la requête qui suit:

Nous dirons pour commencer que notre association compte à Montréal, près de 700 artisans, tailleurs de pierre et ciseleurs, et qu'il y en a encore au moins autant ici et là dans la province de Québec, outre les carriers et différents aides. Notre existence même est menacée par une excessive importation de la pierre des Etas-Unis, taillée et toute prête à être mise en place dans la construction des bâtiments, à cause de l'absence au tarif d'un droit qui protège notre travail. Cela est dû en grande partie aux améliorations de l'outillage et du transport; mais, si le tarif était disposé de manière à ne permettre que l'importation de la pierre brute, nous sommes persuadés que des machines en plus grand nombre s'installeraient au Canada et, qu'au lieu de voir le commerce s'éloigner de nous, notre industrie prendrait son développement naturel.

Nous avons pris connaissance de la pétition du 8 octobre 1912, présentée par le Builders' Exchange de Montréal, et nous l'approuvons de tout cœur. Il serait inutile d'entrer plus avant dans des détails qui sont si bien expliqués. Il y va de nos intérêts, comme de ceux des capitalistes, que la pierre taillée et le travail des carrières aient la protection que l'on demande.

Si le tarif était remanié, cela nous donnerait de l'ouvrage d'une façon beaucoup plus soutenue, attendu que nos patrons se prépareraient en conséquence au travail de l'hiver. De grandes quantités de pierres ont été taillées hors du Canada, pendant que les membres de notre union étaient ici sans emploi. Cette remarque s'applique à tout le Canada. Les tailleurs de pierre de l'Ouest sont dans une situation pire que la nôtre.

Si les carrières du Canada ne sont pas exploitées davantage, c'est qu'elles sont incapables de rivaliser avec la pierre qui vient du dehors, prête à être mise en place. Ce n'est pas que la pierre manque au Canada, mais les carrières n'y sont pas exploitées, et il ne s'en ouvre point. Celles des Etats-Unis n'ont eu leur plein développement que le jour où la demande de pierre taillée est devenue considérable. L'érection au Canada de bâtiments de premier ordre, où il est fait grandement usage de pierres, a suscité une énorme demande, et nous demanderions que l'on donnât aux carrières canadiennes une occasion de se développer. Jusqu'ici nous n'avons fait que gratter l'affleurement du roc; et dans aucune carrière les couches les plus riches n'ont été touchées. Nous demanderions notre part de l'expension et de la prospérité dont le Canada jouit à l'heure qu'il est.

Cette pétition est signée par les associations d'ouvriers de carrières dans tout le Canada. Ces gens-là doivent savoir ce qui leur serait avantageux, et lorsque mon honorable ami affirme que ce changement au tarif ne sera d'aucun profit pour les tailleurs de pierre du Canada, je ne peux m'empêcher de croire qu'il ne fait aucun cas de leur opinion, telle qu'exprimée dans la pétition que je viens de lire.

M. TURRIFF: Mon honorable ami croit-il que les tailleurs de pierre et les carriers soient les meilleurs juges dans cette affaire?

M. WHITE: Les tailleurs de pierre sont les meilleurs juges du bien que leur fera cette mesure et de l'effet qu'elle aura de leur procurer de l'ouvrage en hiver, occupés qu'ils seront à tailler la pierre qui s'importe pour servir à la construction au Canada. Mon honorable ami a parlé de l'industrie de la pierre dans l'Ouest. J'admets avec lui que le Canada devrait produire toute la pierre nécessaire à la construction de bâtiments dans toute l'étendue du pays.

Nous avons de la pierre en quantité illimitée; mais il est de fait que son extraction au Canada n'a pas répondu à notre attente. On s'est plaint que cela est dû à ce que l'importation de la pierre aux Etats-Unis a été rendue presque absolument impossible par suite du tarif McKinley et que, par suite d'un droit insuffisant au Canada, il s'est importé des Etats-Unis toute la pierre taillée dont on a eu besoin chez nous. Il s'en est suivi, selon les carriers, que les carrières canadiennes n'ont pas été développées.

Pour répondre aux assertions de mon honorable ami de Northumberland (M. Loggie), assertions qu'il fonde sur la lettre de son correspondant, je dirai que de nombreuses demandes ont été adressées au cabinet d'augmenter le droit, non seulement sur la pierre taillée, mais aussi sur la pierre brute. Ces demandes, jusqu'à présent, n'ont pu être exaucées. Ce que veut le correspondant de mon honorable ami de Northumberland, c'est que l'on sollicite du Gouvernement une augmentation du droit sur la pierre brute, ce qui, comme je viens de le dire, n'a pas été fait.

M. LOGGIE: Et coupée sur les quatre faces?

M. WHITE: Oui, coupée, non seulement sur deux, mais sur quatre faces. Je ne sais si mon honorable ami endosse l'opinion de son correspondant, mais ce que veut celui-ci, c'est que, dans l'intérêt des carrières canadiennes, le droit sur la pierre brute soit augmenté. Il y a sans doute beaucoup à dire en faveur de cette idée, mais jusqu'ici le Gouvernement n'a présenté aucune mesure législative tendant à une augmentation du droit sur la pierre brute. Quant à savoir si nous le ferons tôt ou tard, c'est ce que je ne saurais dire dans le moment. On m'a demandé en quoi cette nouvelle disposition profitera aux carriers canadiens. M'est avis que l'honorable député de Lambton (M. Pardee) a répondu à cela en disant que, si cette disposition est adoptée, il ne s'importera plus de pierre brute. S'il ne s'importe plus de pierre brute, il est évident que la pierre dont on a besoin au Canada sortira de nos propres carrières, et que, par suite, cette disposition ne profitera, quoique indirectement.

M. PARDEE: Si le droit est tel qu'il constitue une sorte d'interdiction—et, par les chiffres que j'ai cités, je pense avoir démontré qu'il en sera ainsi—est-ce que ce ne sera pas permettre au carrier canadien de faire payer sa pierre le prix qu'il lui plaira, comme dans le cas cité par mon honorable ami d'Assiniboïa (M. Turriff)? Ce serait créer un monopole.

M. WHITE: Je n'admets pas que le droit soit excessif; une taxe de 30 à 35 p. 100 n'est pas en général considéré comme excessive. De nombreux articles sont frappés d'un pareil droit. Mon honorable ami ne doit pas oublier qu'il existe de nombreuse qualités de pierre, et qu'il y en a de différents prix. Prenez, par exemple, la pierre à bâtir coupée sur quatre faces; la plus commune se vend 55 cents le pied cube, mais le prix peut monter jusqu'à un dollar. Pour cette pierre, le droit moyen est d'environ 30 p. 100.

M. PARDEE: Qu'on me permettre de m'exprimer d'autre manière. Dans le cas du bâtiment que l'on construit à Walkerville, par exemple, si la pierre coûte, livrée sur train à Bedford, $7,635, il y aurait lieu, aux termes de l'ancien tarif, d'ajouter $1,727 de droits, tandis que, aux termes du nouveau tarif, les droits s'élèveraient à $3,200. Le ministre ne juge-t-il pas ce droit prohibitif?

M. WHITE: Je ne saurais dire si les chiffres fournis par l'honorable député sont exacts ou non; nous sommes tous sujets à erreur, et l'honorable député a pu se tromper dans ses calculs. Mais admettant même l'exactitude de ses chiffres, je ne reconnais pas que l'effet de l'imposition d'un droit prohibitif soit d'obliger le consommateur canadien à payer le prix de l'article à l'étranger grossi du montant des droits, car cela présupposerait que la concurrence ne se donne pas carrière à l'intérieur du territoire soumis au tarif. Je ne saurais l'admettre un seul instant. Nous avons sur tous les points du Canada des carrières qui se font concurrence. Personne n'a donné à entendre qu'il existe une coalition des carriers canadiens. Au contraire, la compétition existe. Du moment que la matière première est admise moyennant le versement d'un droit modéré, il n'y a plus à tenir compte que d'un seul facteur, à moins que les carriers ne soient liés par une entente. De combien le prix de revient est-il augmenté en raison de ce que la matière brute reçoit une dernière façon au Canada des mains d'ouvriers canadiens? Je n'ai pas haussé les droits sur la pierre brute, non plus que sur la pierre sciée sur deux faces seulement. Dès lors il ne peut arriver que ceci: Si la pierre brute est finie aux Etats-Unis, le prix à l'endroit où cette dernière façon est donnée représente le prix de la matière

brute grossie des frais de main-d'œuvre. Il en est exactement de même pour le Canada. Le prix comprendra le coût de la pierre brute, ou de la pierre sciée sur plus de deux faces, une fois importée au Canada, plus les frais de main-d'œuvre canadienne que sa transformation aura nécessités. Le but que nous poursuivons ici c'est, par l'établissement d'un droit modéré, d'assurer un avantage à l'industrie canadienne des tailleurs de pierre et de tenir occupés en hiver les ouvriers qui actuellement battent le pavé.

Pierre calcaire de Bedford, Indiana, sciée sur quatre faces, 55 cents par pied cube, f.a.b. carrière.

Quant à la pierre dont la transformation a été poussée plus loin que le sciage sur quatre faces, la pratique aux Etats-Unis est de vendre cette pierre au taux de la pierre brute, grossi d'un supplément de tant de l'heure pour solder le prix de la main-d'œuvre additionnelle. Il est donc impossible de dire exactement le prix demandé par pied cube pour la pierre ouvrée, les exigences variant d'un client à l'autre, et les modèles différant d'une fois à l'autre, de telle sorte que la somme de travail exécuté à la machine diffère dans chaque cas. L'examen de factures indique que la moyenne est d'à peu près $2 par pied cube.

Le cas qui a été signalé à mon honorable ami peut être un cas extrême. Il ressort nettement de cet état que les prix varient. Nous devons prendre le prix moyen, et, suivant l'état que je viens de lire, la moyenne du prix est d'à peu près $2 par pied cube. Ainsi ce droit représenterait entre 30 et 40 p. 100 sur le prix de la pierre finie. La pierre brute va rester soumise exactement au même droit que sous le régime du présent tarif.

M. PARDEE: Le ministre reconnaîtra que le finissage de la pierre entièrement à la main est plus coûteux que son finissage au planeur. S'il est vrai que nous n'avons pas de ce côté-ci de pierre susceptible d'être finie au planeur, le prix de revient en doit être augmenté pour le consommateur.

M. WHITE: Pourquoi ne pourrait-on pas la planer ici?

M. PARDEE: Cela ne se fait pas.

M. WHITE: Et pourquoi donc?

M. PARDEE: Il doit y avoir quelque bonne raison qui fait qu'il ne se produit pas au Canada de pierre que l'on plane au pays, et comme conséquence tout le travail doit s'exécuter à la main et cela tend à relever le prix que le consommateur en paie. Selon le ministre, pourvu que le droit soit imposé comme il le dit, et même en admettant l'exactitude des chiffres que j'ai indiqués au sujet de l'édifice de Walkerville, il ne s'ensuit pas nécessairement que le consommateur sera contraint de payer les prix quelconques qu'exigeront de lui les producteurs canadiens, car, dit-il, ces producteurs se feront concurrence, et l'effet sera de rabaisser les prix. Mais si mes chiffres sont exacts, il ne se passera guère de temps, sous ce régime prohibitif de toute importation, avant qu'il se forme une coalition des carriers du Dominion, et ils fixeront tout bonnement les prix à leur convenance.

M. WHITE: Nous pourrons alors intervenir.

M. PARDEE: Cela me ramène précisément à ma conclusion première: dès que vous imposez un droit prohibitif sur un article quelconque dont le public se sert, vous rendez possible l'établissement d'une coalition, laquelle pourra exiger du consommateur les prix qu'elle jugera à propos d'exiger de lui.

M. WILCOX: L'honorable député de Lambton (M. Pardee) semble fonder son argumentation entièrement sur les conditions de production de la pierre qui est censée devoir être utilisée dans la construction du bâtiment que fait construire le gouvernement fédéral à Walkerville. Si j'en juge par les indications du cahier des charges, la pierre qui doit être utilisée dans la construction de cet édifice, est ce qu'on désigne sous le nom de pierre " romaine ", sorte de pierre artificielle confectionnée à Toronto, et qui ne viendra pas de Bedford. Déjà des industriels fabriquant une autre sorte de pierre, qu'ils prétendent aussi bonne que la pierre romaine, ont demandé que leur pierre soit inscrite au cahier des charges, et les architectes du département des Travaux publics ont actuellement la question à l'étude. Je suis donc plutôt porté à croire que mon honorable ami tient ses renseignements de mauvaise source et que la pierre qui sera utilisée dans la construction de ce bâtiment ne sera pas importée des Etats-Unis.

M. PARDEE: Je n'ai jamais dit qu'elle serait importée des Etats-Unis, mais mon raisonnement se fondait sur les chiffres que j'ai cités et qui m'ont été fournis par un entrepreneur ayant soumissionné la construction de ce bâtiment de Walkerville.

M. WILCOX: Vous avez dit qu'elle viendrait de Bedford, Indiana.

M. PARDEE: Certainement, car si l'entreprise lui était adjugée, la pierre serait importée de Bedford. D'autre part, on impose un droit prohibitif, sa soumission ne

saurait être considérée un seul instant; il se trouvera exclu par le fait même.

M. WILCOX: L'honorable député reconnaîtra que, aux termes du cahier des charges qui a été adopté par le département des Travaux publics, c'est la pierre dite "romaine" qui doit être utilisée, et non pas un grès à provenance de l'Indiana.

M. EMMERSON: On ne permet pas l'usage de la pierre romaine dans l'Ontario, à ce que vous pensez?

M. WILCOX: Oh! oui, on le permet.

M. LOGGIE: Le ministre déclarait, il y a un instant, qu'il n'a pas relevé le droit sur la pierre sciée sur deux faces. J'en conclus qu'il doute si le droit sur la pierre sciée sur quatre faces a été relevé ou non. Le ministre voudra-t-il me dire quelle quotité de droit ad valorem correspondrait aux 15 p. 100 les 100 livres de l'article 306b?

M. WHITE: J'ai dit que le droit ad valorem serait en moyenne de 30 p. 100.

M. LOGGIE: J'avais compris du ministre qu'il n'avait pas relevé le droit sur la pierre sciée sur quatre faces, mais effectivement il l'a relevé?

M. WHITE: Non.

M. LOGGIE: Sous l'empire du tarif actuel, cette pierre n'est-elle pas admise au taux de 20 p. 100?

M. WHITE: Oui.

M. LOGGIE: Si 15 p. 100 les 100 livres est l'équivalent de 30 p. 100, alors je me trompe. Le ministre a relevé le droit de 10 p. 100.

M. WHITE: Oui.

M. LOGGIE: Alors, mon correspondant a raison, le ministre a effectivement relevé le droit.

M. WHITE: Votre correspondant a raison comme ceci: nous avons relevé le droit sur la pierre qui est sciée sur plus de deux faces. Nous avons réparti en deux catégories la pierre de construction: sur la pierre qui est sciée sur plus de deux faces, mais pas plus de quatre, nous avons fixé le droit à 15 cents les 100 livres. Puis aux termes de l'article 306b, sur la

> Pierre de construction, autre que le marbre ou le granit, planée, tournée coupée ou transformée au delà du sciage sur quatre faces...

ce qui est la pierre de taille, nous avons établi un droit de 45 cents les 100 livres.

M. LOGGIE: J'avais cru comprendre du ministre que le taux ad valorem sur la pierre sciée sur quatre faces serait d'à peu près 30 p. 100. S'il en est ainsi, les frais du planage sont très notables.

M. WHITE: Ils le sont, en effet.

M. LOGGIE: Alors le ministre a relevé de 50 à 60 p. 100 le droit sur la pierre transformée dans une mesure plus grande que celle-là, car le droit est trois fois plus élevé sur l'article ultérieurement fabriqué, savoir 45 cents, et il est relevé de 15 cents lorsqu'il est transformé au point du sciage sur quatre faces.

M. WHITE: Lorsqu'on ramène le droit spécifique au droit ad valorem, il y a lieu de tenir compte du prix de l'article en cause.

M. LOGGIE: Parfaitement.

M. WHITE: La pierre qui n'est que sciée sur ses quatre faces est beaucoup moins coûteuse que la pierre qui est planée et ultérieurement travaillée.

Le résultat, c'est que le droit de 45 cents par 100 livres, qui semble être une augmentation si substantielle, aux yeux de mon honorable ami, est, selon moi, si l'on prend en considération la valeur de la pierre à laquelle il a rapport, moindre que le droit de 15 cents par 100 livres imposé sur la pierre qui n'est taillée que sur quatre faces. Là où mon honorable ami fait erreur, c'est lorsqu'il ne se rend pas compte de l'augmentation de la valeur que reçoit la pierre, lorsqu'elle a été taillée.

M. TURRIFF: Mon honorable ami le ministre considère que les tailleurs de pierre et les grandes compagnies qui font le commerce de la pierre de taille sont des autorités suffisantes, pour qu'il leur accorde les demandes qu'ils lui font dans l'intérêt de leurs affaires. Après avoir entendu l'exposé de leur cause, il augmente considérablement les droits, pour se conformer à leurs demandes, mais lorsque les producteurs de grain du Canada viennent plaider leur cause auprès du Gouvernement du jour, le ministre des Finances et ses collègues dans le cabinet répondent qu'ils ne connaissent pas la situation, et ils refusent de l'améliorer. L'opinion des cultivateurs ne compte pour rien auprès d'eux; on leur tourne le dos, mais on s'occupe de toutes les autres classes, du moment qu'il s'agit d'entreprises industrielles. C'est là un exemple qui illustre très bien la différence avec laquelle le Gouvernement actuel traite les producteurs de grain du Canada d'une part, et les grandes compagnies engagées dans l'industrie de la pierre de taille qui

désirent abattre toute concurrence, afin de demander les prix qu'elles voudront aux gens qui construisent des édifices en pierre de taille, d'autre part.

M. BURNHAM: Quant au dernier point qu'a soulevé l'honorable député d'Assiniboïa, je soutiens qu'il est évidemment dans l'erreur. Les producteurs de blé du Canada, à l'exception de ceux de l'Ouest, ne veulent pas entendre parler de l'admission du blé en franchise. D'un autre côté, quelques-uns des tailleurs de pierre de Peterborough-ouest se sont vus privés de travail depuis des années, parce que les droits étaient trop bas, et pour la même raison, les tailleurs de pierre des Etats-Unis ont eu tout l'emploi dont ils avaient besoin au détriment de nos ouvriers canadiens. Je ne puis comprendre pourquoi l'opposition met sans cesse en jeu les principes de la protection et du libre-échange; car, à l'heure actuelle, nos amis de la gauche devraient s'être rendu compte que si vous avez un système protecteur justement équilibré, le consommateur et le producteur se trouveront précisément dans la même situation qu'avant l'imposition de ce droit. Relativement, ils sont dans la même situation que si le libre-échange était en vigueur. Mes honorables amis de la gauche, cependant, ne semblent pas être capables de comprendre le simple problème de mathématique, qui veut que, si vous ajoutez les mêmes chiffres à des sommes égales, les résultats seront égaux. Que tous, producteurs et consommateurs, soient sujets aux mêmes droits, et tous seront placés sur un pied d'égalité. Voilà une proposition très simple, et mes honorables amis de l'opposition devraient être en état de la comprendre. Il existe une différence en ce qui regarde l'étranger, mais nous faisans des lois au point de vue de nos intérêts, et non pour l'avantage des étrangers, et il n'existe absolument pas de différence entre la situation relative qu'occupent le producteur et le consommateur, lorsque chaque producteur, qui est en même temps un consommateur, se trouve à être protégé dans une juste mesure. Les tailleurs de pierre de Peterborough-ouest, dont j'ai parlé tout à l'heure, désirent beaucoup que l'on adopte une mesure de cette nature; conformément à la véritable politique protectionniste, qui est si universellement populaire au Canada, après avoir fait la gloire et la richesse de notre pays, je prétends que nous devrions adopter une mesure de ce genre, et j'espère que cet article fera bientôt partie de notre tarif, sans que l'on ne soulève de nouvelles objections.

M. BRADBURY: Je désire faire quelques remarques sur ce sujet. Dans mon comté, se trouvent, je le suppose, presque toutes les carrières qu'il y a au Manitoba. A Garson, qui est situé à quelque 35 milles de la ville de Winnipeg, il existe une exploitation qui donne de l'emploi à environ 250 tailleurs de pierre, du moins c'était le nombre d'ouvriers qui travaillaient là lorsque cette carrière était en pleine exploitation. C'est l'une des plus grandes carrières que possède le Canada. Lorsque M. Fielding présenta au Parlement son dernier exposé budgétaire, je lui remis une requête signée par les tailleurs de pierre du Manitoba, qui demandaient plus de protection; ils faisaient observer de plus que, si on ne leur accordait pas une protection raisonnable, l'industrie dans laquelle ils étaient engagés en souffrirait des dommages réels.

Voulez-vous savoir quels ont été les résultats de ce défaut de protection à l'endroit de la carrière dont je viens de vous parler? Du moment que la pierre américaine est admise à faire concurrence à la nôtre, cet établissement, l'année dernière, a donné de l'emploi à un peu moins que le quart des ouvriers qu'elle avait coutume d'employer auparavant. La pierre des Etats-Unis arrivait sur notre marché, tout ouvrée, de sorte que la main-d'œuvre requise pour exécuter ces travaux était employée de l'autre côté de la frontière. La taille de la pierre est la partie la plus dispendieuse de tous ces travaux. Les tailleurs de pierre, qui reçoivent de très bons salaires, quittaient Garson et traversaient la frontière et s'en allaient aider à bâtir des industries aux Etats-Unis au lieu de contribuer à développer les nôtres.

La protection que l'on accorde aux tailleurs de pierre, à l'heure actuelle, est raisonnable, à mon avis. Je comprends très bien dans quelles circonstances a pu se produire le cas que nous a cité l'honorable député d'Assiniboïa, il n'y a qu'un instant, quant à l'augmentation du prix de la pierre à Régina. Moi aussi, je crois, qu'en certains cas particuliers, on puisse importer de la pierre d'au delà la ligne 45ème et la manufacturer au Canada, à meilleur compte que celle qui est extraite de la carrière de Garson, mais je ne crois pas que la différence dans les prix soit aussi considérable que l'écart qu'a mentionné mon honorable ami. Il peut cependant avoir parfaitement raison, quant au cas qu'il a mentionné.

Tout le monde sait que les entrepreneurs, lorsqu'ils font des soummissions pour la

fourniture d'une certaine quantité de pierre qui doit entrer dans la construction d'un édifice, sont sujets à commettre des erreurs, ou à exiger un prix plus élevé qu'il ne serait juste; mais la chose ne se produit que dans quelques cas particuliers. Avant que l'on ait fait les premières tentatives pour faire augmenter les droits sur la pierre, des entrepreneurs se sont servi de la pierre du Manitoba, qui vaut n'importe quelle autre pierre du continent américain, pour construire quelques-uns des plus beaux édifices de Winnipeg. Cette industrie mérite certainement d'être encouragée.

Je suis prêt à admettre que nous aurions tort de placer des droits prohibitifs sur un certain article qui pourrait fournir à une industrie quelconque l'occasion de contrôler le marché. Toutefois, à mon sens, ces droits ne sont pas prohibitifs, des droits sur la pierre sciée et sur la pierre taillée sur deux faces n'ont été que très légèrement augmentés. La pierre brute entre encore au pays frappée de l'ancien droit de 20 p. 100.

L'un des honorables messieurs qui ont parlé avant moi a soulevé le point que la pierre, qui entre au pays à l'état brut, entraîne des dépenses additionnelles pour l'acheteur, à cause du transport qu'il paie sur cette partie de la pierre qui est mise de côté pour l'opération de la taille. Il est pourtant certain que le coût du transport additionnel pour la pierre à l'état brut est amplement compensé par le fait qu'elle est ouvrée au Canada, ce qui donne de l'emploi à des milliers de nos tailleurs de pierre. C'est toujours la vieille histoire qui se répète. Si nous voulons qu'une industrie s'implante dans notre pays, nous devons en avoir soin, et dans le passé, j'ai le regret de le constater, nous ne nous sommes pas assez occupés ni de nos carrières, ni de nos tailleurs de pierre. Dans mon opinion, il n'y a pas une province du Dominion qui soit plus intéressée que le Manitoba à cette modification projetée des droits sur la pierre, et le Gouvernement se rendrait pour ainsi dire coupable d'un acte criminel, s'il ne faisait quelque chose, à l'heure actuelle, afin de protéger cette industrie. Je suis fortement en faveur de la mesure que propose le ministre des Finances, et, je ne suis nullement surpris, je dois l'avouer, des arguments qu'emploient ces messieurs de l'opposition pour la combattre. Tout de même, je me permettrai de dire à ces messieurs que, bien que ceux qui représentent des divisions rurales comme l'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff), puissent se permettre la chose, car ils pourront faire appel aux cultivateurs, les membres de l'opposition qui représentent des divisions où des ouvriers ont leur mot à dire constateront qu'ils ont commis une erreur.

M. EMMERSON: Le ministre des Finances voudra bien se rappeler qu'au cours des remarques que j'ai faites antérieurement, j'ai signalé à son attention les représentations de certains propriétaires de carrières. Je me suis acquitté de mon devoir en portant à la connaisssance du ministre des Finances les vues de mon correspondant. Je désire maintenant compléter mes déclarations, en vous citant un autre passage de la lettre en question. Mon correspondant qui est un propriétaire de carrière dit:

> Cette modification serait entièrement à l'avantage des tailleurs de pierre, des constructeurs ou des maçons, de quelques noms qu'on les appelle—peut-être même, entrepreneurs serait-il la meilleure appellation à leur donner. La modification proposée leur donnerait le droit d'emporter de la pierre taillée sur deux faces, comme si c'était de la pierre à l'état brut, et placerait les carrières canadiennes complètement à la merci des entrepreneurs. Ces derniers n'importent jamais de pierre taillée sur quatre faces; elle est toujours taillée sur deux faces, si elle est taillée, et elle est connue sous le nom de "blocs de moulin."

Voilà l'opinion d'un propriétaire de carrière des Provinces maritimes.

M. WHITE: L'honorable député se rend-il compte que nous n'avons pas augmenté les droits sur la pierre à l'état brut?

M. EMMERSON: Je comprends cela très bien. Je prétends que la modification a été faite dans l'intérêt des entrepreneurs, c'est-à-dire de ceux qui entreprennent de construire des édifices. Il leur sera plus facile, à l'avenir, d'importer la pierre dont ils auront besoin, sous la forme qu'ils voudront, à savoir: taillée sur deux faces. Dans mon opinion,—et rien que dans mon opinion assurément,—cette mesure n'est pas à l'avantage même des prétendus tailleurs de pierre, mais plutôt dans l'intérêt des entrepreneurs; elle est contraire aux intérêts des milliers de carriers qui sont employés dans les carrières de pierre par tout le Canada.

M. WHITE: Cette opinion semble être absolument en désaccord avec le but que l'on se propose d'atteindre par cette mesure, et je ne puis concevoir par quel raisonnement l'honorable député en arrive à cette conclusion.

M. EMMERSON: Tout simplement parce que l'entrepreneur a besoin de la pierre taillée sur deux faces, et grâce à cette modification, il pourra l'importer dans des conditions plus favorables.

M. WHITE: Mais si j'ai bien saisi le sens des remarques de l'honorable député de Lambton-ouest, il a prétendu que c'était justement là ce qui ne se produirait pas; il a affirmé que cette pierre taillée sur deux faces ne serait plus importée, à l'avenir, et que l'on aurait à se la procurer aux carrières canadiennes.

Voilà le but que je voulais atteindre, lorsque j'ai affirmé qu'indirectement cette mesure serait à l'avantage des carriers.

M. EMMERSON: Je parle au point de vue des carriers de l'Est. Le grand obstacle pour eux, c'est d'avoir un débouché dans cette partie du pays; car les prix de transport sont excessivement onéreux.

Relativement à la distance et aux frais de transport, les carriers de l'Indiana et de l'Ohio jouissent d'un avantage dont sont privés les carriers de l'Est canadien. Les entrepreneurs dans cette partie du Canada achètent de préférence la pierre de l'Indiana et de l'Ohio. Ils l'obtiennent maintenant en acquittant 20 p. 100 de droit, quand la pierre est sciée sur plus de deux faces.

M. WHITE: L'honorable député est-il d'avis que le Gouvernement doive relever le droit et exclure la pierre de l'Indiana et de l'Ohio?

M. EMMERSON: Je suis hostile au relèvement de toutes les taxes douanières.

M. WHITE: Alors, quel est le remède?

M. EMMERSON: Pardon; mais je dois faire observer que je fais valoir ici les vues qu'on m'a présentées.

M. WHITE: Je croyais que vous exprimiez vos propres vues.

M. EMMERSON: Ce ne sont pas mes propres vues. Un propriétaire de carrière de Montréal m'a écrit:

> Vous avez sans doute observé dans l'exposé budgétaire qu'il est proposé de protéger l'industrie des tailleurs de pierre en relevant le droit dont est frappée la pierre fabriquée, en portant ce droit à 15 cents par 100 livres pour toute pierre sciée sur quatre faces, et à 45 cents par 100 livres pour la pierre ouvrée davantage. Cela empêchera l'importation de la pierre ouvrée et le texte est évidemment rédigé dans le seul intérêt de l'industrie des tailleurs de pierre, avec l'intention d'importer de la pierre taillée sur deux faces seulement ou non ouvrée. Il va sans dire que l'industrie des tailleurs de pierre canadienne ne bénéficierait nullement de cette disposition tarifaire et que son essor serait arrêté.

[M. W. T. White.]

> Elle trahit un manque de générosité de la part des tailleurs de pierre et un manque de justice de la part du Gouvernement envers l'industrie des exploitants de carrière.

L'auteur de cette lettre n'est un adhérent ni du parti libéral ni du parti conservateur. Telles sont ses vues et il me fait l'honneur de me demander de les communiquer au ministre. Ce qu'il faut bien retenir ici, c'est que le ministre se trompe du tout au tout s'il croit qu'il favorise le tailleur de pierre.

M. WHITE: Pourquoi?

M. EMMERSON: Pour la raison bien simple que les entrepreneurs peuvent importer de la pierre taillée sur deux faces et qu'ils ne demandent jamais de pierre taillée sur quatre faces. La pierre taillée sur deux faces demande moins de travail que la pierre brute Ainsi, pour le Château Laurier ou la gare du Grand-Tronc ici, les pierres importées ici taillées sur deux faces sont mises en œuvre presque sans travail supplémentaire. Ce n'est pas de la pierre canadienne; c'est de la pierre américaine. La taille sur plus de deux faces est synonyme d'ouvrage en pierre sculptée, ciselée, repoussée, qui se fait dans les carrières de l'Ohio à la machine.

M. WHITE: Le correspondant en question, puisque ce sont les vues de ce monsieur que l'honorable député expose et non pas les siennes propres, prétend-il que le Gouvernement aurait dû relever davantage les droits acquittés par la pierre brute et la pierre taillée sur deux faces? Ce que nous avons fait, comme je l'ai souvent répété devant le comité, c'est de laisser le droit comme il était. Nous ne l'avons nullement degrevé; nous ne l'avons pas relevé; nous avons laissé figurer au tarif le droit existant sur la pierre brute et la pierre taillée sur deux faces. L'honorable député oublie que la pierre finie est l'objet de beaucoup de travail; voilà précisément ce que nous voulons faire exécuter au Canada même. Nous avons cru consulter les intérêts du consommateur en laissant importer au chiffre actuel du droit la pierre brute et la pierre taillée sur deux faces ou plus, quitte à laisser finir le travail au pays. Je ferai observer à l'honorable député que son correspondant avait évidemment en vue que le Gouvernement aurait dû relever le droit acquitté par la pierre brute et la pierre taillée sur deux faces.

M. EMMERSON: Je ne saurais lire dans la pensée de mon correspondant; j'ai consigné au compte rendu ses vues et ses

suggestions. J'ai fait observer que je ne souscris nullement à sa proposition; seulement, je les soumets au ministre, pour son édification et afin de mettre bien en relief l'embrouillement et la confusion créés dans les affaires par la protection. Quand on prend une mesure en vue de protéger certaines catégories d'industrie, on jette la perturbation ailleurs et on rompt l'équilibre des autres industries; puis force est bien de revenir sur ses pas et de rétablir l'équilibre, ce qui aboutit à créer une nouvelle perturbation.

M. COCKSHUTT: J'ai souvenance de la discussion qui s'est déroulée ici, il y a quelques semaines, alors que, de concert avec le ministre des Travaux publics, j'ai été critiqué parce que, dans la construction de l'édifice public de Brantford, on avait utilisé de la pierre américaine, au lieu de pierre canadienne. La question avait été soulevée par le député d'Oxford-nord, dont l'œil vigilant ne saurait se détacher de l'édifice de Brantford. Le ministre s'efforce de donner satisfaction aux vues du député d'Oxford-nord et autres députés qui sont d'avis qu'il faut utiliser la pierre canadienne dans la construction de nos bâtiments publics canadiens.

Je souscris entièrement à cet avis et je regrette qu'on ait jugé nécessaire d'employer la pierre américaine dans la construction de l'édifice de Brantford. La résolution du tarif dont la Chambre est saisie tend à mettre fin à l'utilisation de la pierre d'origine américaine dans nos édifices publics canadiens.

Le ministre affirme à bon droit que ce remaniement du tarif aboutira au perfectionnement de l'exploitation des carrières, et je ne saurais me ranger à l'avis du député de Westmoreland, s'il prétend que les carriers ne bénéficieront pas de ce remaniement.

M. EMMERSON: Ce ne sont pas mes propres vues que j'ai exprimées; mais bien celles des exploitants de carrières sur les résultats du remaniement.

M. COCKSHUTT: J'ai prêté une oreille attentive aux observations de l'honorable député et je n'ai guère réussi à dégager ses vues de celles de son correspondant. Je ne saurais affirmer que l'honorable député ait consigné au compte rendu sa propre opinion.

M. A. A. McLEAN: Comment les exploitants de carrières bénéficieraient-ils de cette augmentation de droit?

M. COCKSHUTT: Il est de toute évidence que les exploitants de carrières en bénéficieront. Jusqu'ici, les propriétaires de carrières n'avaient pas à leur disposition les puissantes machines pour le rabotage de la pierre sur deux ou quatre faces, et lorsque la demande de pierre sera devenue assez forte et que la pierre de provenance américaine, taillée sur deux faces ou ouvrée davantage aura été écartée du marché, la conséquence sera l'introduction de machines perfectionnées dans les petites carrières, ce qui permettra aux carriers de faire concurrence à l'article de fabrication américaine sur un pied d'égalité. J'ignore quelle est la carrière visée par le député de Queen (I.P.-E.). Mais, au Nouveau-Brunswick, paraît-il, à Sackville, entre autres, il existe des carrières munies de machines perfectionnées qui se répandront davantage au Canada, je l'espère. Le Gouvernement pose en principe que, dans la construction de nos édifices publics où il entre de la pierre, on n'utilisera que la pierre canadienne. Le comité doit être convaincu qu'il existe assez de pierre au Canada pour tous les bâtiments publics à construire, et il faut encourager, autant que possible, l'utilisation de la pierre canadienne. Cette résolution du ministre des Finances aboutira à stimuler la production de la pierre canadienne; elle encouragera l'introduction de machines perfectionnées et la production de la pierre rabotée, tournée et ouvrée sur quatre faces, au Canada même, au lieu des Etats-Unis. Les carrières bénéficieront de ce relèvement du droit sur la pierre, jusqu'à 30 et 45 cents par 100 livres. Je désire qu'on emploie la pierre canadienne pour nos édifices publics. Après l'imposition du droit que le ministre des Finances nous demande d'approuver aujourd'hui même, on ne construira plus sans doute, à l'avenir, d'édifices publics ni à Brantford ni ailleurs au Canada, avec de la pierre américaine; car la pierre canadienne peut facilement soutenir la concurrence du produit américain.

Trois ou quatre députations de tailleurs de pierre sont venues me demander de m'intéresser à la protection de leur industrie. C'est une insdustrie fort importante. Il s'agit de ceux qui manient le maillet et le ciseau. Ceux qui observent la marche des travaux de construction d'un édifice public remarquent que ces ouvriers sont fort en évidence sur le chantier. Quant à l'édifice de Brantford, on a payé jusqu'ici $15,000 aux tailleurs de pierre au chantier. Il ne s'agit que d'un seul bâtiment. Que serait-ce donc, si nous établission une loi qui permet-

trait aux tailleurs de pierre de faire tout leur travail sur le chantier, pour tous les édifices publics construits au pays? Que serait-ce, dis-je, si nous avions des citoyens canadiens et de la Grande-Bretagne employés à nos propres travaux, au lieu d'importer ici de la pierre ouvrée des Etats-Unis, dont une forte partie est travaillée à la machine dans les carrières de l'Ohio et de l'Indiana où le travail est hautement spécialisé? L'honorable député de Westmoreland qui a mentionné ces dernières carrières serait le premier à approuver ce droit. Je le sais, il tient à venir en aide à ses propres concitoyens; mais il a le microbe du libre-échange installé à demeure au cerveau et il ne croit pas devoir forcer ses moyens, même pour venir en aide à ses propres concitoyens du Nouveau-Brunswick à cet égard. Tous ses correspondants et autres intéressés dans l'exploitation de la pierre au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Ecosse, dans les provinces d'Ontario et de Québec, ainsi que plus à l'ouest, bref tous ceux qui s'occupent de l'exploitation ou de la taille de la pierre, approuveront cordialement l'initiative du ministre. C'est une initiative patriotique et nationale à l'égard des édifices publics en pierre et c'est une attitude à laquelle tous les députés de la droite et de la gauche doivent applaudir.

M. EMMERSON: J'apprendrai à mon honorable ami que depuis vingt-cinq ou trente ans, ou même davantage, on a scié de la pierre en Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Les débuts de cette industrie, dans ces provinces, ont été au moins contemporains du commencement de l'industrie du sciage de la pierre à Berea et autres localités de l'Ohio. J'ai beaucoup de sympathie pour l'industrie de l'extraction de la pierre, mais j'en ai aussi pour toutes les classes de notre population, et comme l'égoïsme des gens intéressés dans les carrières de pierre pourrait les pousser à nous demander de les choisir, parce qu'ils ont droit à des faveurs spéciales, il faut reconnaître qu'il y a une nombreuse classe de consommateurs, celle des constructeurs, qui forme la grande masse du peuple au Canada, et qui a peut-être une opinion différente. Le microbe dont parle mon honorable ami est dans ma tête depuis nombre d'années relativement à cette question.

M. COCKSHUTT: Est-ce qu'une grande quantité de ces petites maisons ou de ces constructions à bon marché sont faites de pierre? Habituellement, ne sont-elles pas bâties en briques ou en bois?

[M. Cockshutt.]

M. EMMERSON: Jusqu'à maintenant dans notre région, le bois a été si bon marché que, pour les demeures, ce sont les constructions en bois qui ont prévalu. Elles peuvent être faites à meilleur compte et nous n'avons pas autant de millionnaires, bien qu'il y en ait quelques-uns qui demeurent dans des maisons en pierre. Beaucoup de nos édifices publics sont en pierre ou en briques.

M. A. A. McLEAN: Tout en reconnaissant que le ministre met en vigueur une très bonne politique et qu'il devrait y avoir une augmentation de droits pour la pierre sciée sur quatre faces, je crois aussi qu'on devrait faire quelque chose pour les propriétaires de carrières. Je demanderai que le droit de 15 p. 100 soit fixé pour la pierre à l'état brut et pour la pierre sciée sur deux faces. Si c'était fait, nous pourrions voir se développer au Canada une industrie de la pierre qui répondrait à tous les besoins du pays. Aujourd'hui, le droit de 20 p. 100 sur la pierre non taillée n'est pas suffisant. L'opinion de tous les carriers du Canada est que 20 p. 100 sur la pierre non taillée ou sciée sur deux faces n'est pas une protection. C'est peut-être un avantage pour l'ouvrier, pour le tailleur de pierre, mais est-ce un avantage pour le carrier? Vous constaterez que tous les carriers du Canada disent que ce n'est pas du tout un bénéfice pour eux.

J'ai des lettres, semblables à celles qui ont été lues par l'honorable député de Westmoreland, disant que la plus grande quantité des pierres que nous importons aujourd'hui sont sciées sur deux faces. Elles continueraient à être imposées de 20 p. 100 d'après l'ancien tarif et la pierre travaillée sera taxée à 45 p. 100. Je ne pense pas que nous recevions aujourd'hui cette pierre en grande quantité. Le droit proposé n'est pas assez élevé, suivant moi et, aussi, d'après les intéressés qui m'ont écrit. Je sais que l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) est ostensiblement, en certains endroits, un libre-échangiste. Il a donné ici une opinion comme étant celle d'un de ses amis conservateurs, mais s'il parlait suivant sa pensée, il exprimerait la même opinion, peut-être pas ici, mais à ses amis du dehors.

M. EMMERSON : A l'ordre!

M. OLIVER: Il ne s'agit pas d'une question de libre-échange contre la protection, mais d'une question de revenu ou de tarif raisonnable contre la protection. Je ne veux pas qu'il soit dit que je m'oppose à un tarif

raisonnable ou à la protection qui découle du tarif; mais à propos de l'article soumis à notre examen, après avoir écouté attentivement la discussion, je crois que cela sort complètement de la protection pour devenir de la piraterie. L'honorable député de Peterborough (M. Burnham) a insisté pour qu'il y ait un équilibre entre ce qui est protégé aux dépens de qui protection est accordée. Dans ce cas, nous avons absolument une industrie rudimentaire, autant sous le rapport du volume de la pierre extraite des carrières, que sous celui du nombre des ouvriers employés à son extraction et à sa préparation. Cette industrie est si restreinte que chacun sait que dans toutes les régions du Canada on importe de la pierre à bâtir. Ici même, à Ottawa, qui est construite sur un gisement de pierre à chaux, on a importé la pierre pour les plus vastes et les plus récents édifices publics—je dirai même mieux, la pierre pour toutes les dernières constructions. Par exemple, on a importé de la pierre pour le Château Laurier, la gare du Grand-Tronc et pour de nombreux et vastes édifices destinés à des bureaux dans la ville.

M. MARCIL : Tous les édifices canadiens ne sont-ils pas construits avec de la pierre du Canada?

M. OLIVER : Ils ont pu l'être il y a longtemps, mais je parle de ce qui se fait aujourd'hui ou depuis deux ou trois ans. Il est évident que, pour une raison ou une autre, cette industrie est de peu d'importance, et quand mon honorable ami tente d'imposer une telle mesure de protection à une industrie peu développée, il taxe le public en général dans l'intérêt d'un petit groupe de la communauté. Il met à contribution le plus grand nombre au bénéfice de quelques-uns.

M. BLAIN : Permettez-moi de rectifier mon honorable ami quand il dit que tous les édifices publics récemment construits à Ottawa sont bâtis avec de la pierre américaine. L'édifice Birks est en pierre du Nouveau-Brunswick.

M. OLIVER : Je n'ai pas dit tous les édifices. J'ai cité le Château Laurieer et la gare du Grand-Tronc, et il y en a plusieurs autres, y compris, je crois, la bibliothèque Carnegie. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Il y a quelque temps, nous avons eu ici une discussion relative à la pierre importée employée à la construction de l'édifice public de Brantford et il en est ainsi partout. Nous avons le cas de l'édifice à Régina, signalé par mon honorable ami d'Assiniboïa. Si c'était une industrie importante qui serait avantagée d'une façon appréciable sans nuire au public en général, je comprendrais que mon honorable ami ait quelque raison de proposer ce changement; mais lorsqu'il veut imposer ostensiblement un fardeau à la population en général, à l'avantage d'une industrie peu importante, je dis que ce n'est plus de la protection mais de la piraterie à laquelle aucun gouvernement du pays ne devrait consentir. Il y avait un droit sur la pierre avant que cet amendement ne fût proposé. N'était-ce pas une protection suffisante—si vous tenez à appeler cela de la protection—pour ceux qui sont intéressés dans l'extraction de la pierre, comme carriers, constructeurs ou tailleurs de pierre? N'est-il pas vrai que la pierre propre à la construction ne se trouve que dans des localités isolées et que le prix de transport pour cette pierre jusqu'à l'endroit où elle est utilisée s'élève environ au montant des frais d'extraction? C'est-à-dire que dans tous les cas le transport forme une grande partie du coût total de la pierre; il s'ensuit que la pierre située près de l'endroit où elle sera utilisée jouit d'un avantage donné par le tarif de transport qui, ajouté au droit appliqué précédemment, devrait être un encouragement suffisant et une protection pour cette industrie. Mon honorable ami a parlé des conditions qui existent dans l'Ouest.

L'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) a dit que dans sa circonscription il y avait beaucoup de carrières, et c'est vrai. Mais d'ici aux montagnes Rocheuses, il y a une étendue de 800 milles de territoire où il n'y a vraiment pas une carrière, ni la possibilité d'en avoir une, mais où on a la certitude que tous les jours et pour tous les temps à venir, il y aura une énorme demande de matériaux de construction. Mon honorable ami pense-t-il qu'il est juste que toute cette vaste région soit forcée de contribuer au développement de cette industrie qui est établie dans sa propre circonscription? Croit-il que c'est juste? Est-ce de la politique nationale? C'est une politique pour Selkirk, ce n'est pas même une politique pour l'Ouest.

M. BRADBURY: Et la politique que vous avez votée hier soir?

M. OLIVER: N'ayez pas d'inquiétude à ce sujet. En quoi mon honorable ami s'oppose-t-il à mon vote d'hier soir?

M. BRADBURY: C'était une politique plus égoïste que celle-ci au point de vue de la politique nationale et si elle avait été adoptée, elle aurait nui aux agriculteurs de tout le pays.

M. OLIVER: J'ai voté en sa faveur parce que j'ai cru qu'elle était utile aux cultivateurs de ma région et à ceux de la région de mon honorable ami.

M. BRADBURY: Elle aurait ruiné des centaines de gens dans ma circonscription.

M. OLIVER: Pas un. C'eût été un avantage offert aux cultivateurs de la circonscription de mon honorable ami et de la mienne. Puisque nous parlons de ce sujet, laissez-moi dire que mon vote permettait au cultivateur de vendre ses pommes de terre où il pourrait trouver un marché. Mon honorable ami de Selkirk dit aujourd'hui, à la Chambre, qu'un homme désireux de construire une bonne maison dans les provinces des prairies n'aura pas l'avantage de le faire sans payer un droit injuste au carrier de la circonscription de Selkirk ou d'une autre région du pays. C'est la différence qui existe entre les deux politiques. Je dis que c'est bien dur pour ceux à qui on refuse la permission de vendre leurs produits sur un marché libre d'être obligés d'acheter ce qu'ils ont besoin en vertu du tarif élevé que le ministre croit devoir leur imposer. Il a dit aujourd'hui que c'était son intention de les forcer à agir ainsi.

M. WHITE: A quoi faire?

M. OLIVER: A forcer ceux qui veulent se servir de bonne pierre à payer le prix que les carriers et les tailleurs de pierre du Canada jugeront bon de demander.

M. WHITE: Combien de cultivateurs dans le Nord-Ouest emploient de la pierre de taille dans la construction de leurs maisons?

M. OLIVER: Les cultivateurs du Nord-Ouest ne se construiront certainement pas des maisons en pierre de taille. Je dirai même à mon honorable ami que si la situation ne change pas—elle pourrait changer avec un autre tarif fiscal—les cultivateurs du Nord-Ouest ne se construiront guère de maisons, d'ici à quelques années. Mais il n'y a pas que des cultivateurs dans le Nord-Ouest.

M. WHITE: Est-ce que la pierre de taille n'est pas surtout employée par les grandes corporations, comme les banques, les compagnies de chemins de fer et autres sociétés de cette nature; le Château Laurier, par exemple?

M. OLIVER: Nous sommes d'accord sur ce point. J'ai reconnu que les cultivateurs n'emploieront pas la pierre de taille; à l'heure présente, ils n'emploient même pas le bois, ainsi que l'honorable ministre peut s'en convaincre en interrogeant ses amis les commerçants de bois. Mais dans le Nord-Ouest, il y a des villages et des villes qui se servent de pierre de taille quand ils peuvent s'en procurer à des prix raisonnables. Toutes les villes du Nord-Ouest, grandes et petites, ont la louable ambition de posséder de beaux bâtiments, de solides édifices publics, de jolies résidences privées. Ils désirent employer autant que possible la pierre de taille, pour embellir ces constructions. Dans un moment où les temps sont plus durs que depuis un grand nombre d'années, mon honorable ami nous soumet une proposition qui, de son propre aveu souvent répété, frappera d'un lourd impôt tous ceux qui voudront employer la pierre de taille. L'honorable député de Lambton (M. Pardee) dit que ce tarif sera prohibitif. Je demande à l'honorable ministre si je n'ai pas eu raison de me servir des expressions que j'ai employées.

M. WHITE: Pas du tout.

M. OLIVER: Dans un pays où chaque morceau de pierre doit être importé ou amené de très loin, les conditions naturelles rendent la situation assez pénible, sans qu'il soit nécessaire de les aggraver encore par un impôt fiscal. L'honorable ministre profite d'un moment de crise pour imposer des droits qui empêcheront ou retarderont le développement et l'embellissement des villages et des villes du Nord-Ouest. Ignore-t-il que l'ambition de chaque petit village, dans ce pays de briques et de boue, est de posséder une jolie maison d'école avec des parements en pierre taillée?

M. WHITE: Pourquoi les écoles n'auraient-elles pas ces parements et pourquoi la taille de la pierre ne se ferait-elle pas au Canada? Les droits sur la pierre brute ne sont pas changés. Pourquoi ne ferait-on pas la taille de la pierre à Calgary, à Régina et à différents autres endroits, pour répondre aux demandes de l'Ouest?

M. OLIVER: L'honorable ministre peut-il me dire pourquoi cette industrie n'existe pas depuis longtemps? Nous avons la pierre, nous avons les demandes, mais nous avons toujours importé la pierre taillée des Etats-Unis. Si ceux qui exercent cette industrie n'ont pas pris leurs dispositions pour répondre aux demandes du pays, c'est leur faute et non la nôtre et devons-nous être punis pour cela? L'honorable ministre veut

nous punir parce que les propriétaires de carrières ont manqué d'esprit d'entreprise. Par ce changement dans le tarif, le ministre entend mettre tout l'Ouest à la merci d'un petit nombre de carriers, d'entrepreneurs et de tailleurs de pierre et empêcher ainsi la construction et l'embellissement des édifices dans toute cette partie du pays.

L'honorable député d'Assiniboïa (M. Turriff) disait, il y a un instant, qu'à la longue les tailleurs de pierre ne retireront aucun avantage de ce nouveau tarif. L'honorable ministre des Finances ne veut pas admettre que cette élévation du droit empêchera l'emploi de la pierre de taille. L'honorable député de Lambton (M. Pardee) a donné des chiffres pour prouver que les nouveaux droits seront prohibitifs. Si le nouveau tarif doit prohiber l'usage de la pierre de taille, comment fournira-t-il de l'emploi aux tailleurs de pierre?

M. WHITE: Le tarif ne sera pas prohibitif.

M. OLIVER: Le ministre n'a pas réfuté les chiffres cités par l'honorable député de Lambton et ces chiffres font voir que le tarif sera prohibitif. Il y a quelques instants, l'honorable député d'Essex-nord (M. Wilcox) disait que le Gouvernement fait construire actuellement, à Walkerville, un édifice public avec parements en pierre artificielle et non en belle pierre de taille. Cela procurera-t-il du travail aux tailleurs de pierre? Si le ministre impose un droit qui prohibe l'emploi de la pierre de taille et oblige les constructeurs à recourir à la pierre artificielle, quel avantage les tailleurs de pierre retireront-ils de ce nouveau tarif? Il a imposé une taxe qu'il a cru rendre populaire en disant qu'elle fournira du travail aux tailleurs de pierre de ce pays. Elle ne donnera pas de travail aux tailleurs de pierre et elle causera un tort considérable, dans les provinces de l'Ouest, quels que soient les résultats dans les autres parties du pays.

L'honorable ministre me paraît pousser la protection jusqu'à ses extrêmes limites. Il suffira que quelqu'un vienne lui soumettre un projet quelconque et demander de nouveaux impots ou l'élévation de ceux qui existent déjà, pour qu'immédiatement il élève le tarif ou crée de nouveaux impôts.

M. WHITE: Oh, non.

M. OLIVER: Il y en a peut-être d'autres. . .

M. WHITE: Il y en a certainement d'autres.

M. OLIVER: Il y en a peut-être qui ont imaginé des choses que le ministre n'a pas eu le courage d'approuver, mais la liste des propositions auxquelles il s'est montré favorable est suffisamment longue, et la moins excusable de ces nouvelles taxes est certainement celle qu'il impose sur la pierre de taille.

M. WHITE: Comme d'habitude, l'honorable député (M. Oliver) semble n'avoir pas saisi la question, mais avant d'en discuter le mérite, je désire signaler à l'attention du comité la nouvelle doctrine économique prêchée par l'honorable député d'Edmonton. Il prétend que dans le cas d'une grande industrie, solidement établie, nous pourrions être excusables d'élever le tarif.

M. OLIVER: Je n'ai pas dit cela.

M. WHITE: Mon honorable ami l'a certainement laissé entendre.

M. OLIVER: Je vous demande pardon.

M. WHITE: L'honorable député a dit que dans le cas d'une industrie importante, il peut y avoir des raisons d'élever le tarif.

M. OLIVER: J'ai dit que je comprendrais les raisons que le ministre pourrait invoquer.

M. WHITE: Admettons que l'honorable député comprenne qu'on élève le tarif dans le cas d'une grande industrie, solidement établie, et qui, selon toutes les probabilités, n'a pas besoin de protection. Il prétend que dans ce cas, c'est de la haute politique, mais que dans le cas d'une industrie naissante ou à ses débuts, c'est de la piraterie

M. OLIVER: Certainement.

M. WHITE: Combien de temps la taille de la pierre restera-t-elle une industrie peu importante au Canada, si le tarif n'est pas changé? Avec le tarif actuel, cette industrie restera toujours insignifiante, mais avec une légère élévation du tarif, avec une somme raisonnable de protection, il est permis d'espérer qu'elle deviendra une grande industrie.

L'honorable député prétend aussi que le changement proposé rend le tarif prohibitif et empêchera les habitants de l'Ouest et des autres parties du Canada d'employer la pierre de taille. Mon honorable ami se fait une fausse idée des changements qui sont proposés. Il devrait savoir que tous les tailleurs de pierre de l'Ouest pourront importer la pierre brute et la pierre sciée sur deux côtés aux mêmes taux que ceux qui ont été imposés par le Gouvernement dont il faisait partie.

Le tarif n'a pas été changé pour la pierre brute et nous pouvons encore l'importer des Etats-Unis et de n'importe quel pays. Notre but, c'est que cette pierre soit travaillée et taillée ici; nous espérons que ce changement au tarif aura pour effet d'assurer l'établissement de cette industrie au Canada et j'ai aussi la conviction, bien que ce ne soit pas l'avis de quelques députés de la droite, que ce changement encouragera l'exploitation des carrières canadiennes. J'ai plusieurs raisons de croire que je suis dans le vrai en parlant ainsi. J'ai d'abord ma conviction personnelle, et en second lieu, j'ai entendu des opinions très diverses exprimées par les orateurs de la gauche. Nous avons entendu un député dire que les droits sur la pierre devraient être abolis; un autre ne veut pas des changements proposés; des députés ministériels ont prétendu que l'élévation du droit n'est pas suffisante et qu'il faudrait donner plus de protection à cette industrie; un membre de l'opposition a déclaré ou, du moins, a laissé entendre, que tel était aussi son avis.

J'ai adopté un moyen terme et je crois que la Chambre approuvera ma conduite; je soutiens donc que cette modification est raisonnable et qu'elle n'est ni prohibitive ni excessive. Un droit moyen de 30 p. 100 ne peut être considéré comme prohibitif, si l'on tient compte de l'état de choses qui existe, aujourd'hui, au Canada. Si mon honorable ami veut relire le tarif qu'il a approuvé, lorsqu'il a fait partie de l'ancienne administration, il constatera que 30 p. 100 n'était pas tenu pour moyenne prohibitive. Pourquoi dirait-il, aujourd'hui, que cette moyenne est prohibitive? Je nie formellement qu'elle soit prohibitive.

M. OLIVER: N'existe-t-il pas une énorme différence entre 30 p. 100 sur la pierre et 30 p. 100 sur, disons, le coton?

M. WHITE: Tel que se trouve le tarif, 30 p. 100 n'est pas une moyenne prohibitive, et ceci n'aura pas pour effet de prohiber l'emploi de la pierre taillée au Canada. Il devrait, en réalité, plutôt augmenter l'emploi de la pierre taillée, au Canada, ce qui donnera de l'essor à cette industrie.

(L'article est adopté.)

315. Charbons de plus de six pouces de circonférence d'après mesurage extérieur, et de pas plus de trente-cinq pouces de circonférence d'après mesurage extérieur—tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

[M. W. T. White.]

315a. Electrode de charbon de plus de trente-cinq pouces de circonférence d'après mesurage extérieur—tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, 12½ p. 100; tarif intermédiaire, 20 p. 100; tarif général, 20 p. 100.

M. OLIVER: Est-ce là une modification?

M. WHITE: D'après l'item 315 du présent tarif des Douanes, les charbons de plus de six pouces de circonférence sont inscrits à la liste des articles admis en franchise. Le changement que nous proposons dans cet item veut que les charbons de plus de six pouces de circonférence, d'après mesurage extérieur, et de pas plus de trente-cinq pouces de circonférence, d'après mesurage extérieur, soient inscrits à la liste des articles en franchise. Les charbons mesurant plus de trente-cinq pouces et moins de six pouces de circonférence relèvent de l'item suivant, 315a, et sont soumis à un droit de 20 p. 100. Dans cet item 315, je veux substituer au mot "six", dans la première ligne, le mot "trois", de sorte que cet item est ainsi rédigé:

Charbons de plus de trois pouces de circonférence, d'après mesurage extérieur, et de pas plus de trente-cinq pouces de circonférence, d'après mesurage extérieur—en franchise.

M. EMMERSON: Cela augmente-t-il la liste des articles en franchise?

M. WHITE: Oui, en ce qui concerne cette modification particulière. Le but de ce changement est d'encourager la manufacture des électrodes à Welland.

M. A. K. MACLEAN: L'item 315a augmente-t-il le tarif?

M. WHITE: Oui.

M. MACLEAN: Pourquoi faire une distinction entre les deux charbons de moins ou de plus de trente-cinq pouces respectivement?

M. WHITE: Parce que les électrodes de charbon dépassant trente-cinq pouces de circonférence ou hors mesure sont maintenant fabriqués, au Canada, par l'Electric Metal, Limited, de Welland.

Je regrette que l'honorable représentant de Welland (M. German) soit absent de la Chambre. Il pourrait nous donner une explication très lucide de cette question.

M. MACLEAN: Pourquoi inscrire à la liste des articles en franchise ces charbons, pourvu que ces derniers mesurent trois pouces au moins?

M. WHITE: Nous avons laissé à cette liste le charbon de trois pouces, parce que les charbons qu'on emploie pour la lu-

mière électrique sont soumis, par l'item 316, à un droit de 35 p. 100 n.a.p. Voici comment se répartissent, aujourd'hui, les droits: charbon électriques et pointes de charbon, n.a.p., 35 p. 100; charbon de 3 à 35 pouces, en franchise; charbons de plus de 35 pouces, 20 p. 100. La raison étant que les électrodes de plus de 35 pouces sont maintenant fabriqués à Welland, en quantité suffisante aux besoins du pays.

M. MURPHY: Qui se sert de cet article?

M. WHITE: Ce dernier entre dans la fabrication des fournaises électriques. Il peut produire une chaleur intense. On peut même l'employer à la fonte de l'acier. L'American Cyanamid Company s'en sert pour la fabrication du calcium de nitrate, produit de l'azote et de la chaux. On l'emploie encore à la fabrication des fourneaux électriques, dans le but de préparer certains produits chimiques, ou même à seule fin de fondre l'acier.

(L'article est adopté.)

353a. Feuilles ou feuillets d'aluminium—tarif en faveur de la Grande-Bretagne, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. GRAHAM: Cela laisse-t-il autre chose dans la liste des articles imposables?

M. WHITE: Cet article, feuilles ou feuillets d'aluminium, sert à la fabrication du papier pour décalcomanie qui est soumis d'après l'item 180, à un droit de 15 pour 100, tarif de préférence, et de 22½ pour 100, tarif général. Il est encore un article de concurrence comme enveloppe étamée et il se trouve à la liste des marchandises en franchise.

(L'article est adopté.)

327a. Lentilles argentées, pour lampes d'automobile—tarif en faveur de la Grande-Bretagne, 10 p. 100; tarif intermédiaire, 15 p. 100; tarif général, 15 p. 100.

M. WHITE: La raison de ce changement, c'est que nous désirons encourager la fabrication des lampes d'automobiles, au Canada, vu qu'on ne manufacture pas aujourd'hui ces articles en notre pays. On trouve à Hamilton des manufacturiers qui croient pouvoir augmenter leur fabrication de lampes d'automobiles, si on permet l'entrée, à un tarif abaissé, de ces lentilles argentées, et c'est pourquoi nous avons diminué le droit de 30 à 15 p. 100.

M. A. K. MACLEAN: C'est un cas où l'on encourage la fabrication, en diminuant le droit.

M. WHITE: Voilà ce qu'on peut dire, mais il y a une autre détail. On remet en vigueur le droit sur le cuivre, pour une raison que j'ai mentionnée dans mon exposé budgétaire. Ces manufacturiers devront payer le cuivre un peu plus cher, et voici une légère concession qui les aidera dans leur industrie.

(L'article est adopté.)

361. Or et argent battus en feuilles; clinquants en feuilles; poudres de brocart de bronze,—tarif de faveur de la Grande-Bretagne, 15 p. 100; tarif intermédiaire, 27½ p. 100; tarif général, 27½ p. 100.

M. A. K. MACLEAN: Y a-t-il changement ici?

M. WHITE: Cet item resemble au précédent relatif à la feuille d'aluminium et qu'on a laissé de côté.

M. EMMERSON: L'ordre des item indique 375 comme l'item suivant. Référant au tarif douanier de 1907, item 372, nous trouvons une mention de la scorie basique de haut fourneau. Je ne veux pas, en ce moment, prendre le temps du comité pour discuter cette question; cependant, lorsque nous débattrons ce projet de loi, lors de la 2e lecture, je me propose de soumettre un amendement relatif à cette question de scorie de haut fourneau, et aussi à l'item 663 qui a trait aux fertilisants composés ou fabriqués.

(L'article est adopté.)

375. Fonte en gueuse, fonte en leste et débris de fonte; ferro-silicum ne contenant pas plus de quinze pour cent de silicum; ferro-manganèse et spiegeleisen (fonte blanche cristalline) ne contenant pas plus de 15 p. 100 de manganèse, par tonne—tarif en faveur de la Grande-Bretagne, $1.50; tarif intermédiaire, $2.50; tarif général, $2.50.

M. MACDONALD: On a modifié le tarif intermédiaire, n'est-ce pas?

M. WHITE: Oui, mais je ne crois pas que ce changement affecte le marché canadien. Dans plusieurs changements que j'ai faits, j'ai mis sur le même pied le tarif intermédiaire et le tarif général. Personnellement, je n'ai jamais considéré que le tarif intermédiaire nous était avantageux. A mon avis, le changement à $2.50, dans le tarif intermédiaire, n'aura aucun effet sur nos importations.

M. A. K. MACLEAN: Quel était le droit auparavant?

M. WHITE: $2.25.

M. MACDONALD: Ceux qui ont des intérêts dans cette industrie ont-ils demandé à l'honorable ministre de s'occuper de cet item particulier?

M. WHITE: Les propriétaires d'aciéries?

M. MACDONALD: Oui. Il y a un an, on a demandé au ministre de continuer la prime sur le fer en gueuse. Le ministre a-t-il étudié cette question et quelles ont été ses raisons pour refuser de faire quoique ce fût en faveur du fer en gueuse, au moyen d'une prime?

M. WHITE: Nous avons reçu des fabricants de fer et d'acier plusieurs requêtes, non en vue d'obtenir de nous une aide spéciale quelconque, mais en vue de nous engager à modifier le tarif de façon à favoriser cette industrie.

Si mon honorable ami veut—ce qu'il a déjà fait, j'en suis persuadé—relire la mesure que je propose maintenant, il constatera qu'elle contient plusieurs changements qui sont à l'avantage de cette industrie. Quant au motif qui nous a engagés à refuser le renouvellement des primes à l'industrie de l'acier—ce qui est le point soulevé, je crois—je puis dire que le Gouvernement n'a reçu aucune requête demandant la continuation des primes sur l'acier et le fer, ni l'an dernier ni l'année précédente. Les requêtes les plus récentes demandaient l'imposition d'un droit sur les tiges métalliques et le pouvoir, pour le Gouverneur en conseil, d'augmenter le droit sur le fer et l'acier destinés à la construction; les requérants estimaient que cela valait mieux que le renouvellement des primes. Au cours de mon exposé budgétaire, j'ai dit—ce que je répète encore pour l'honorable député, parce qu'il était alors absent de la Chambre—que, bien que je connusse qu'il existait une divergence d'opinion parmi les membres de cette Chambre et parmi le public au sujet de l'opportunité d'accorder des primes, mon avis personnel était que l'octroi de primes avait sa raison d'être, dans certains cas. Le capital est toujours craintif. Il y a toujours des risques à encourir dans la création d'une industrie nouvelle et considérable. Dans le cas de l'industrie du fer, ainsi que l'honorable député le sait, chaque minerai présente ses propres problèmes, et il peut arriver que même le projet le mieux conçu rencontre des vicissitudes de fortune, aux premières années de son application, ce qui a pour effet de faire encourir au capital des risques sérieux.

[M. W. T. White.]

Il s'ensuit qu'à moins d'une aide quelconque de la part de l'Etat, les capitalistes hésitent à se lancer en de grandes entreprises nouvelles. Pour ma part, je considère que le Gouvernement a raison de payer des primes pour faire surgir des industries qui, sans cela, ne verraient pas le jour, ou dont l'établissement se ferait longtemps attendre. Voilà pourquoi je n'ai jamais trouvé de raison de blâmer le gouvernement libéral d'avoir autorisé le paiement de primes pour implanter l'industrie métallurgique à Sydney. Les opinions sont partagées, je le répète; mais je fais part de ma propre manière de voir.

Quand une industrie est établie et qu'elle a bénéficié pendant nombre d'années du régime des primes, je considère qu'on doit la laisser à elle-même. J'aurais la preuve que les primes n'ont pas atteint leur but s'il fallait en continuer le paiement à une industrie qui en aurait bénéficié durant de longues années et qui a l'avantage de se procurer la matière première à des conditions qui la mettent sur le même pied que les industries similaires des autres parties du monde. S'il fallait encore venir en aide à une telle industrie, j'aimerais mieux le faire en modifiant le tarif.

Pour répondre plus particulièrement à l'honorable député, je dirai que depuis bien longtemps le Gouvernement ne s'est guère occupé de la question de savoir de continuer ou de rétablir le régime des primes.

M. MACDONALD: J'aimerais à savoir si l'on a demandé l'imposition d'un droit sur la fonte de fer?

M. WHITE: Je ne sache pas qu'il ait été formulé de demande particulière à cet égard.

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

Reprise de la séance.

M. MACDONALD: Si je me rappelle bien, le ministre a dit, au cours de son exposé budgétaire, qu'il ne pensait pas qu'il y eût lieu de réduire le droit sur la fonte de fer. Quel est son sentiment sur ce point?

M. WHITE: Autant que je me rappelle, j'ai énoncé l'opinion que le droit sur la fonte de fer, qui, pour nombre de manufacturiers, constitue la matière première, devrait être assez peu élevé; que le relèvement de ce droit entraînerait celui des droits sur les machines agricoles, sur les

poêles et une multitude d'autres articles. Je crois même avoir ajouté que tel me paraissait avoir été l'avis de la plupart de mes prédécesseurs à l'égard des droits sur la fonte en saumon.

(L'article est adopté.)

375a. Ferro-silicium ne contenant pas plus de 15 p. 100 de silicium, par tonne—tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, $3; tarif intermédiaire, $4.50; tarif général, $4.50.

M. WHITE: Il y a modification des droits sur le ferro-silicium, le ferro-manganèse et le spigeleisen, mentionnés aux item 375 et 375a. Le droit sur le ferro-silicium contenant plus de quinze p. 100 de silicium est augmenté de $2 par tonne, parce que cet article se fabrique maintenant en Canada, à l'établissement de la compagnie dite Electro Metals, Limited, de Guelph. Le prix courant en est d'environ $70 la tonne à Pittsburg; le droit de $4.50 par tonne, soit d'à peu près 6 p. 100, n'a donc rien de déraisonnable.

Le ferro-manganèse et la fonte miroitante (spigeleisen), mentionnés à l'item 375b, sont admis en franchise pourvu qu'ils contiennent plus de quinze p. 100 de manganèse. Auparavant, le tarif général assujétissait ces articles à un droit de $2.50 par tonne. La raison de ce changement, c'est que le ferro-manganèse et la fonte miroitante, deux articles à peu près semblables, ne se fabriquent pas en Canada et servent à l'industrie métallurgique. Je dois ajouter que les exploitants de cette industrie se déclarent entièrement satisfaits de cette modification tarifaire.

M. NESBITT: A quoi sert le ferro-silicium?

M. WHITE: A la fabrication de l'acier.

M NESBITT: Je suppose que le ferro-silicium contenant plus de quinze p. 100 de silicium sert à la fabrication de l'acier de qualité supérieure?

M. WHITE: C'est ce qu'on me dit.

(L'article est adopté).

378a. Fer ou acier à bandes, laminé, galvanisé, numéros douze et treize de jauge, par tonne—tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, $4.25; tarif intermédiaire, $7; tarif général, $7.

M. WHITE: Ici, nous réduisons le droit de trente pour cent que comportait le tarif général à un droit spécifique de $7 par tonne, qui est à peu près l'équivalent d'un droit ad valorem de dix-sept et demi pour cent. Voici la raison d'être de ce changement: les fabricants de barils se sont plaints que les bandes de fer ou d'acier galvanisé importées sur les barils qui, il va sans dire, font concurrence à leurs propres produits, étaient passibles d'un droit de trente pour cent, tandis que le tarif général n'assujétissait les barils qu'à un droit de vingt-cinq pour cent. Nous corrigeons cette anomalie du tarif en prescrivant un droit équivalant à celui qui frappe les barils en bois que l'on importe, et mettons par là les fabricants de barils sur le même pied que leurs compétiteurs en ce qui concerne les bandes de fer ou d'acier galvanisé.

M. MACDONALD: Les exploitants de l'industrie métallurgique ont-ils prié le ministre de modifier l'item 378, qui a trait à l'acier en barre, etc.? Ne lui a-t-on pas dit que le tarif n'était pas satisfaisant?

M. WHITE: Au cours des derniers dix-huit mois, on nous a représenté, mais je ne saurais dire quand, qu'il serait peut-être bon de relever le droit prescrit par le tarif général à l'égard de l'acier en barre; mais mon honorable ami doit se rendre compte que le droit de $7 par tonne qui frappe ces divers articles est vraiment suffisant, puisqu'il équivaut à un droit de 25 à 35 p. 100. Il doit comprendre aussi que si l'on modifiât cet item du tarif, il faudrait également modifier un grand nombre des autres item qui ont trait à l'acier. S'il s'agissait de refondre entièrement le tarif, il y aurait peut-être quelque raison d'insister sur ce point; mais jusqu'à présent, naus n'avons pu nous convaincre, eu égard à toutes les choses qu'il faudrait faire entrer en ligne de compte, qu'il y eût lieu de porter le droit à plus de $7 par tonne.

M. MACDONALD: Le droit est de $4.25 en vertu de la préférence anglaise; ce qui est un droit de préférence très peu élevé.

M. WHITE: Le droit prescrit par le tarif de faveur est, j'en conviens, moins élevé que les autres, et l'on pourrait peut-être le porter à un chiffre plus élevé s'il s'agissait de la refonte du tarif; mais comme ce n'est pas de cela qu'il s'agit, nous avons pensé qu'il n'y avait pas lieu de modifier cet item, vu que le droit prescrit par le tarif général assure une somme suffisante de protection.

M. MACDONALD: Et les fers d'angles et poutres mentionnés aux item 377 et 379?

M. WHITE: Ma réponse est la même à l'égard de l'item 377. Mon honorable ami était sans doute ici l'autre soir, quand je fis autoriser le Gouverneur en conseil à prélever ce droit de $7 par tonne sur ce qu'on appelle les produits marchands pesant 120

livres et moins à la verge de longueur, lorsque le Gouvernement aura la preuve qu'il s'en fabrique au Canada.

M. MACDONALD: Il s'agit là de pièces de charpente en acier.

M. WHITE: Le Gouvernement pourra prélever ce droit quand il aura la preuve que ces articles se fabriquent au Canada en quantité suffisante, et les aciéries qui se trouvent dans le comté de mon honorable ami seront peut-être alors en mesure de profiter de l'imposition d'un tel droit. Jusqu'à présent ceux de ces produits dont le poids n'excédait pas 35 livres à la verge de longueur ont été frappés d'un droit de $7 par tonne. Cette distinction que comporte le tarif de 1907 provient de ce que, à cette époque-là, il se fabriquait au Canada des pièces d'acier pesant 35 livres à la verge courante, mais pas de plus lourdes.

Je compte que d'ici à dix-huit mois ou deux ans on verra surgir au Sault, et peut-être aussi à New-Glasgow, à Sydney et à Hamilton, des usines où l'on pourra fabriquer des pièces de charpente en acier pesant jusqu'à 120 livres à la verge courante. Dès que le Gouvernement aura la preuve que des pièces de ce poids peuvent se fabriquer au Canada, il prélèvera un droit plus élevé. Ce changement amènera peut-être d'autres modifications du tarif. Ainsi, ce droit sur les pièces de charpente en acier touche à l'intérêt des constructeurs de ponts.

Cette question a été l'objet de l'examen le plus attentif de la part du Gouvernement et plus particulièrement de la mienne; nous nous rendons compte de l'importance de l'industrie métallurgique, ainsi que de la nécessité de la faire bénéficier d'une somme raisonnable de protection dès qu'elle pourra démontrer qu'elle est en mesure de répondre à une assez grande partie des besoins du pays.

M. MACDONALD: A-t-on annoncé au ministre que l'on projette de fabriquer des pièces de charpente en acier de ce poids au Sault ou ailleurs?

M. WHITE: Le président de l'Algoma Steel Company, M. Frater Taylor, de London, est, je crois, la première personne qui m'en ait parlé. Il voit qu'il y aurait lieu d'accroître le volume de la production. Je crois que cet avis est celui de tous les métallurgistes du Canada. Au cours des trois dernières années, ils se sont activement occupés de la fabrication des rails d'acier, et je crois qu'ils continueront à en recevoir de fortes commandes, car, ainsi que je le faisais observer dans mon exposé budgétaire, il se construira toujours de nouvelles voies ferrées au Canada, et toujours on y aura besoin d'une grande quantité de rails d'acier.

Mais il est à souhaiter que les aciéries élargissent la base de leur production, et la compagnie Algoma Steel a évidemment tiré cette conclusion. Elle a donc déclaré qui si on pouvait lui assurer, au nom du Gouvernement, qu'aussitôt qu'elle sera en mesure de produire des pièces industrielles de 120 livres à la verge linéaire ou moins, les droits seraient augmentés à $7,—taux actuellement appliqué au même produit jusqu'à 35 livres par verge linéaire,—elle pourrait trouver du capital pour augmenter son établissement et agrandir ses usines industrielles dans le but de fabriquer des produits plus pesants. Au cours de l'année, j'ai eu des entretiens avec les représentants de la compagnie Dominion Iron and Steel et la compagnie Nova Scotia Steel. Je comprends qu'elles aussi seront en temps et lieux en mesure de profiter de l'augmentation du tarif, quand il sera mis en vigueur. Je crois que la compagnie de New-Glasgow manufacture aujourd'hui des produits d'acier pesant de 50 à 60 livres à la verge linéaire, mais je ne saurais dire en quelle quantité.

M. GRAHAM: Je désirerais être renseigné par le ministre au sujet d'un établissement de la ville de Morrisburg. On établissait il y a quelques années à cet endroit une industrie pour la manufacture de tôle en fer-blanc, et si je me rappelle bien, on avait demandé au Gouvernement d'imposer un droit léger sur ce produit. Toutefois, le Gouvernement n'a pas trouvé moyen de satisfaire cette requête, et l'industrie a depuis lors passé en d'autres mains. On m'assure que les nouveaux propriétaires ont l'intention de fabriquer des barils en acier. Mon honorable ami se souvient-il de quelque requête au sujet de cette industrie?

M. WHITE: Je ne me rappelle aucune requête du genre indiqué par mon honorable ami. Je lui demanderai s'il est sûr qu'on ait fait requête à propos du tarif. Je ne saurais dire au pied levé ce qu'est le droit sur les barils d'acier, mais je crois qu'ils sont substantiellement protégés par le tarif, tel qu'il existe aujourd'hui, bien que je puisse faire erreur. Je serai toutefois heureux d'étudier la question.

M. J. D. REID: J'ai appris dernièrement que cette industrie devait être réorganisée et qu'elle devait fabriquer des barils en acier. Je l'ai appris d'un homme qui, si je comprends bien, était intéressé

dans la compagnie, mais je ne me rappelle aucune requête touchant le tarif. Si l'on avait fortement désiré la chose, nous l'aurions probablement su, mais comme nous n'en avons pas entendu parler, du moins dans les deux ou trois derniers mois, je ne crois pas qu'on ait pu faire requête.

M. NESBITT: Je connais quelque chose de cette affaire; un homme a la force motrice et un autre le bâtiment. Ils ne s'entendent pas. L'homme qui a les bâtiments ne peut pas manufacturer sans énergie, et celui pui possède le force motrice ne veut pas la vendre, parce qu'il l'a louée à une maison américaine.

M. REID: Cela n'aurait rien à voir dans une requête sur le tarif.

M. NESBITT: S'ils produisent des barils en acier galvanisé, ces derniers sont actuellement protégés par l'item de la tôle galvanisée, n'est-ce pas?

M. E. E. MACDONALD: Comme je pourrais m'absenter, plus tard, puis-je demander maintenant un renseignement au ministre sur l'item 1,019 qui comporte:

Lorsque importé par des propriétaires de fourneaux à coke, pour être converti en coke devant servir à la réduction du minerai, et à la fonte des métaux.

La remise sur le charbon bitumineux serait de 99 p. 100. Dois-je comprendre que ceci signifie que des particuliers peuvent établir une usine à coke, importer du charbon, le convertir en coke, et avoir droit à la remise s'ils vendent le coke à des personnes qui s'occupent de l'industrie du fer et de l'acier, ou de la réduction des métaux, ou doit-il être consumé sur place?

M. WHITE: Je crois que je puis mieux m'expliquer en définissant la situation actuelle. Mon honorable ami sait qu'aujourd'hui le coke est un article admis en franchise à toutes fins. Cela signifie qu'un fabricant de coke du Buffalo, qui naturellement obtient sans droits sa houille bitumineuse, peut manufacturer et vendre son coke à toute personne au Canada, sans droits. Il peut le vendre à des réducteurs de minerai—manufacturiers de fer et d'acier—et à ceux qui fondent les métaux. D'après le tarif actuel, un manufacturier canadien de coke ne peut pas obtenir la remise sur la houille bitumineuse qu'il importe pour emploi dans la manufacture de son produit, s'il vend ce produit à un fondeur voisin, ou de quelque ville des environs. Cela semble une anomalie, et l'on a tout particulièrement attiré notre attention sur cette question à propos de l'établissement d'une usine à coke à Hamilton. On nous a dit que si le tarif n'était pas changé, une maison s'établirait à Buffalo et vendrait son coke dans la région de Hamilton à ceux qui en auraient besoin pour des usages de réduction ou pour la fonte des métaux. Si l'on accordait d'autre part une remise—ce qui, nous disait-on, ne nuirait aucunement à l'industrie houillère du Canada, à laquelle mon honorable ami de Pictou s'intéresse particulièrement—l'industrie serait établie à Hamilton. Nous avons donné à cette question une attention soigneuse et sérieuse, et consulté quelques personnes intéressées dans l'industrie houillère, et nous en avons conclu que cette industrie dans la Nouvelle-Ecosse ne serait aucunement affectée, car nous bornons la clause de la remise à la houille bitumineuse importée par

Les propriétaires de fourneaux à coke et convertie en coke dans leurs fourneaux pour servir dans la réduction du minerai et à la fonte des métaux.

Cela ne permet pas à un particulier de se lancer dans l'industrie générale du coke au Canada et de recevoir la remise sur la houille bitumineuse. Cela limite le rendement pour lequel la remise est accordée à tel produit qu'emploient les manufacturiers de fer et d'acier et les fondeurs. Après avoir attentivement étudié la question, et tenu compte de ce que je sais que mon honorable ami pense—que nous ne voulions aucunement nuire à l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse—nous avons conclu que cet item de remise pouvait parfaitement être inscrit dans le tarif.

Je crois qu'il en résultera l'établissement au Canada d'une vaste industrie, qui se serait autrement établie aux Etats-Unis, et il est probable que d'autres industries s'établissent ainsi. Cette industrie particulière vendra son coke aux aciéries du Canada pour la réduction des métaux, et aussi aux particuliers qui s'occupent de fonderie pour la fonte des métaux.

M. MACDONALD: Ce que je comprends, c'est qu'il sera dorénavant impossible, pour un particulier qui voudra fabriquer du coke ou importer du charbon, d'obtenir une remise de 99 p. 100 sur cet article et de vendre son produit,—le coke,— à des personnes qui s'occupent de l'industrie du fer ou de l'acier, ou de la fonte des métaux, et il ne sera pas obligé de le consumer sur sa propriété où le coke a été fabriqué, ce qui constituait la réserve imposée jusqu'ici.

M. WHITE: Non, cela dépasse la disposition actuelle sur la remise à ce sujet.

M. NESBITT: Je désire savoir du ministre s'il a jamais reçu de représentations de la part des gens du gaz, qui ont cherché pendant des années à obtenir une remise sur leur houille bitumineuse et qui vendent du coke, un sous-produit de leur manufacture, au public en général.

M. WHITE: J'admets que je suis plus embarrassé qu'à l'ordinaire en répondant sur ce point à l'opposition, car je ne sais pas où elle en est sur la politique tarifaire. J'aimerais que mon honorable ami d'Oxford (M. Nesbitt) discutât cette question avec mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald). On constaterait peut-être qu'il existe une différence sérieuse d'opinion sur ce point entre eux. Mon honorable ami d'Oxford-nord désirerait obtenir une remise sur la houille bitumineuse employée dans la manufacture du gaz. Je ne désire pas exprimer l'avis de l'honorable député de Pictou, qui sait parfaitement bien l'exprimer lui-même, mais je m'imagine que ceci soulève la question de savoir si l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse n'en serait pas affectée, elle qui vend sa houille bitumineuse dans toutes les villes de l'Est et dont quelques produits sont employés dans la fabrication du gaz. C'est une question sur quoi je ne désire pas exprimer mon opinion, si ce n'est de déclarer que le Gouvernement n'a pas encore conclu que la remise devrait s'étendre au delà de la portée de l'item. Si l'honorable député d'Oxford-nord veut entreprendre la discussion avec l'honorable député de Pictou, et s'ils veulent m'apporter leurs conclusions raisonnées, et me dire qu'ils se sont entendus tous les deux sur une politique commune à ce sujet, je serai très heureux de recevoir leurs arguments, mais c'est une autre affaire que savoir si j'agirai d'après ces arguments.

M. MICHAEL CLARK: Je me fierais plutôt au ministre seul que je ne me reposerais sur l'opinion combinée de mes honorables amis.

M. NESBITT: Je ne vois aucune raison de mésentente entre l'honorable député de Pictou et moi-même. L'honorable député sait bien que les gens de la Nouvelle-Ecosse ne vendent pas de charbon à l'ouest d'Ottawa.

M. WHITE: Non, mais ils en vendent à Montréal.

M. NESBITT: Si nous ouvrons le Canada à la concurrence des houillères américaines, le charbon de la Nouvelle-Ecosse se vendrait aux mêmes endroits qu'il se vend aujourd'hui. Je ne crois pas que cela ferait un sou de différence. Il est absolument impossible d'expédier le charbon de la Nouvelle-Ecosse dans l'ouest d'Ontario, ainsi que le ministre le sait.

M. MACDONALD: Je remarque que lorsque l'on pose au ministre une question quelque peu embarassante, il a recours à sa petite plaisanterie habituelle sur les différences d'opinion qui existent parmi les membres de la gauche. Je me permettrai de rappeler à l'honorable ministre que c'est lui qui a la responsabilité de régler cette question; c'est lui qui doit tracer la politique du Gouvernement, et il n'a aucune raison de refuser d'en prendre toute la responsabilité.

M. WHITE: J'ai toujours voulu et je veux encore accepter cette responsabilité pleine et entière. Je suis complètement de l'avis de l'honorable député de Red-Deer (M. Clark) en disant que la question est entre de bien meilleures mains avec moi qu'avec les honorables députés de Pictou et Oxford-nord, malgré tout le respect que j'ai pour eux.

M. MACDONALD: Alors, l'honorable ministre se range aux idées de mon honorable ami de Red-Deer?

M. WHITE: L'honorable député de Red-Deer, dans tous les cas, exprime son opinion sur les questions de tarif ouvertement et avec conviction. L'honorable député d'Oxford-nord dit avec vérité que le charbon de la Nouvelle-Ecosse ne va pas dans l'Ontario et n'atteint pas l'Ouest. Mais il va jusqu'à Montréal. Il n'y a aucun doute que l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse mérite d'être étudiée avec grand soin —et c'est tout juste—en rapport avec les changements proposés dans le tarif, spécialement ceux qui peuvent avoir des conséquences de longue portée. Les compagnies houillères de la Nouvelle-Ecosse vendent leur charbon à Montréal et dans les grandes villes de l'Est. Si l'on accordait une remise sur le charbon bitumineux qui sert à faire le gaz d'éclairage dans ces villes, il n'y a aucun doute que dans cette mesure l'industrie de la Nouvelle-Ecosse ressentirait l'influence de la concurrence des Etas-Unis. Je n'exprime pas d'opinion sur les mérites de la chose, mais l'item du tarif qui est présentement soumis au comité indique la limite à laquelle le Gouvernement croit devoir s'arrêter en fait de remises.

M. NESBITT: Je n'insiste pas du tout, je demande seulement si les compagnies de gaz

ont fait des représentations au Gouvernement.

(L'article est adopté.)

410. Chaînes à maille soudées, mailles et manilles d'assemblage, de fer ou d'acier, d'un pouce et un huitième de diamètre et plus—tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, 5 p. 100.

M. LOGGIE: Je désire appeler l'attention du ministre sur cet item en même temps que sur l'item suivant 510a:

410a. Chaînes à mailles soudées, mailles et manilles d'assemblage, de fer ou d'acier, n.d.—tarif de faveur pour la Grande-Bretagne 15 p. 100; tarif intermédiaire, 20 p. 100; tarif général, 20 p. 100.

Je demanderai au ministre pourquoi il fait une différence entre la chaîne d'un pouce et un huitième de diamètre et plus, et la chaîne d'un diamètre moindre? Il a triplé les droits sur la chaîne de cinq seizièmes à 1 pouce et ⅛ de diamètre. Le tarif était auparavant de 5 p. 100, et il a porté le tarif intermédiaire de 7 et demi à 20 p. 100 et le tarif général de 10 p. 100 à 25 p. 100. J'en demanderai la raison au ministre. Présentement, le ministre accorde une légère remise sur les matériaux entrant dans la construction des vaisseaux de cabotage ou de pêche, et il fait cela dans l'intérêt des pêcheries. Il double maintenant le coût d'un article important dans la construction de ces navires, et il ne propose pas d'accorder une remise en proportion à cette différence dans les droits. Je crois que l'industrie de la pêche mérite que le ministre étudie la question. Sur les chaînes venant d'Angleterre en vertu de la préférence britannique il porte le droit de 5 à 15 p. 100. Ces câbles et chaînes sont beaucoup utilisés dans l'industrie de la pêche, et il me semble qu'il pourrait avec justice augmenter la remise, parce qu'il augmente considérablement le coût de la construction des navires.

M. WHITE: En ce qui se rapporte à la distinction entre la chaîne d'un pouce et un huitième de diamètre et plus et la chaîne d'un diamètre moindre, je dois dire que la chaîne plus grosse n'est pas manufacturée au Canada.

M. LOGGIE: Je supposais que telle était la raison.

M. WHITE: La chaîne de moins d'un pouce et un huitième de diamètre est manufacturée au Canada, et nous avons augmenté le tarif sur cette chaîne, parce que nous avons augmenté les droits sur les tiges de fer. Autrefois les tiges de fer étaient admises en franchise, et nous leur avons imposé un droit de $3.50 par tonne. Il y avait aussi l'item 720—qui était réellement un arrêté du conseil—et que nous avons rappelé. L'arrêté du conseil dont je parle est ainsi conçu:

Les tiges de fer ou d'acier laminées ou étirées, de moins de cinq seizièmes de pouce de diamètre, lorsqu'elles sont importées par des manufacturiers de chaînes pour être employées par eux pour fabriquer des chaînes dans leurs propres établissements, sont admises en franchise.

Nous désirons établir l'industrie de l'acier sur une bonne base dans le Canada, et pour y parvenir nous avons imposé un droit de $3.50 par tonne sur les tiges de fer. Nous avons rappelé cet arrêté du conseil que je viens de lire, et nous avons adopté un droit uniforme dans l'item 410a. Autrefois, il y avait deux item concernant ces articles, ainsi que mon honorable ami le sait. L'un disait: Préférence britannique, 5 p. 100; tari fintermédiaire 7 et demi p. 100, et tarif général, 10 p. 100. L'autre item disait: Préférence britannique 20 p. 100, tarif intermédiaire 27 et demi p. 100, tarif général 30 p. 100. Sur les chaînes de moins de cinq seizièmes de pouce de diamètre, le tarif était de 30 p. 100 en vertu de l'item 454. Nous avons substitué l'item 410a qui dit: Préférence britannique 15 p. 100, tarif intermédiaire 20 p. 100, tarif général 20 p. 100, de sorte que bien qu'il y ait une augmentation, il y a aussi une diminution. Mon honorable ami observera dans l'item 410 que nous avons diminué le tarif sur les chaînes de 1 et ⅛ de pouce de diamètre et plus, qui est aujourd'hui de 5 p. 100 en vertu de la préférence britannique, et de 10 p. 100 dans le tarif général, et que nous les admettons en franchise sous la préférence britannique et les imposons de 5 p. 100 dans le tarif général. La raison de ce changement est que nous avons imposé un droit sur les tiges en fer. C'est un ajustement qui était rendu nécessaire par ces changements dans le tarif.

M. NESBITT: Pourquoi le ministre exempte-t-il les fils de téléphone dans l'item 404?

M. WHITE: Si nous imposons un droit sur les tiges métalliques, je ne vois aucune bonne raison qui empêcherait d'en imposer un également sur le fil de téléphone ou de télégraphe fabriqué avec des tiges. L'exemption porte sur le fil métallique à clôtures. En vertu du tarif tel que modifié par ces

résolutions, la remise s'applique à ce fil seulement. C'est une affaire de peu d'importance sur le fil de téléphone.

M. LOGGIE: Le ministre nous a dit qu'il avait diminué les droits sur les chaînes de 1 et ⅛ de pouce de diamètre et aussi sur les chaînes de moins de cinq seizièmes de pouce. Les chaînes intermédiaires sont celles qui servent dans la construction des vaisseaux.

M. WHITE: Les droits sont augmentés sur les chaînes de grosseur intermédiaire.

M. LOGGIE: Oui, une augmentation assez forte. La loi pourvoit à une remise, mais vous n'augmentez pas la remise, bien que vous ayez triplé les droits sur les chaînes entrant dans la construction des vaisseaux.

M. WHITE: Quelle est la remise à l'égard de ces chaînes?

M. LOGGIE: Je ne le sais pas; mais je sais que sur les matériaux entrant dans la construction des vaisseaux, vous obtenez une remise de tant par tonne sur les droits payés sur tels matériaux.

M. WHITE: J'examinerai la question, mais je ne puis pas dire dans le moment si je pourrai faire quelque chose.

M. NESBITT: Je désire féliciter le ministre sur ce qu'il a fait au sujet de l'item 404 concernant le fil à clôture. Cela enlevera beaucoup de déception aux pauvres cultivateurs et leur permettra d'obtenir leur fil à clôture de la grosseur qu'il doit avoir.

(L'article est adopté.)

411. Chaînes de transmission à mailles malléables et chaînes de transmission à mailles d'acier, lorsqu'elles sont importées par des fabricants d'instruments aratoires pour servir à la fabrication de ces instruments, dans leurs propres usines—préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. GRAHAM: Ya-t-il quelques changements?

M. WHITE: Non. Nous avons mis ces articles sur la liste en franchise lorsqu'ils sont importés par les manufacturiers pour être employés dans la fabrication de ces instruments dans leur propre manufacture. Lorsqu'ils ne sont pas importés dans les conditions ci-dessus, le tarif dans le cas d'un changement, serait celui de l'item 454, en vertu duquel le droit d'après la préférence britannique est de 20 p. 100 et sous le tarif général 30 p. 100. Ces chaînes de transmission à mailles malléables sont aujourd'hui manufacturées dans le Canada avec des matériaux payant des droits. Nous n'avons fait aucun changement dans les importations pour instruments aratoires.

(L'article est adopté.)

445. Faucheuses, moissonneuses, lieuses ou sans appareils à lier, appareils à lier, moissonneuses simples et parties complètes de ces machines, non compris les arbres de transmission ou les pièces en fonte malléable; ainsi que les parties finies pour réparations des machines mentionnées dans cet item—préférence britannique, 12½ p. 100; tarif intermédiaire, 12½ p. 100; tarif général, 12½ p. 100.

M. NESBITT: Les industriels ont souvent soutenu que l'ancien droit de 17½ p. 100 était justement suffisant pour payer la différence des frais de transport de Toronto et Chicago jusque dans l'Ouest. J'ai trouvé que cette différence des frais de transport était celle-ci: une lieuse pèse d'ordinaire 1,550 livres. Le taux de Chicago à Calgary étant de $1.13 par 100 livres, les frais de transport d'une lieuse sont donc de $17.52. Au même taux, ils seraient de $1.20 par 100 livres, de Toronto à Chicago, soit $18.60 ou une différence de $1.07. On n'expédie jamais les lieuses séparément, on en charge un wagon et on l'envoie. S'il n'y a pas assez de lieuses à expédier pour fournir le chargement d'un wagon, on le complète en y ajoutant des marchandises de même classe. Je mentionne cela au ministre pour lui démontrer qu'il n'est pas exact qu'il y ait une différence dans les frais de transport.

M. WHITE: Je n'ai jamais soutenu que le droit de 17½ p. 100 représentait la différence des frais de transport.

M. NESBITT: Je n'ai pas dit que l'honorable ministre l'avait soutenu. Ce que j'ai dit, c'est que nombre de gens l'avaient soutenu.

M. WHITE: J'ai étudié de près, depuis une couple d'années, la question des frais de transport et des droits concernant les machines agricoles. En réponse à ce qu'a dit l'autre soir l'honorable député d'Assiniboïa, je vais consigner dans le compte rendu officiel de nos délibérations un état faisant voir la différence des frais de transport de Chicago jusqu'à certains endroits du Canada et jusqu'à certains endroits des Etats-Unis qui se trouvent en face de ceux-là, puis de Toronto ou Hamilton jusqu'à certains endroits du Nord-Ouest. Je trouve que les frais de transport sur une lieuse de huit pieds sont ceux-ci:

De Chicago à—	
Minneapolis	$ 3 90
Fargo, D.N.	8 19
Grand-Forks, D.N.	9 16
Valley-City, D.N.	10 14
Saint-Thomas, D.N.	10 53

Devil's Lake, D.N.	11 31
St. John, D.N.	12 48
Rocklake, D.N.	12 48
Sarles, D.N.	12 48
Lansford, D.N.	12 87
Minot, D.N.	12 87
Gardiena, D.N.	12 87
Williston, D.N.	14 82
Havre, Mont	22 81
Great Falls, Mont.	23 01
Billings, Mont.	21 84
Winnipeg	10 53
Brandon	12 09
Weyburn	15 79
Régina	16 18
Calgary	22 03
Edmonton	22 03
De Hamilton à—	
Winnipeg	12 80
Brandon	14 40
Weyburn	17 40
Régina	17 80
Calgary	24 00
Edmonton	24 00

L'industriel canadien a, en général, moins d'avantage que son concurrent américain en ce qui concerne les frais de transport. Les taux de Hamilton jusqu'au district de Winnipeg—le Nord-Ouest est divisé en deux districts pour la vente des marchandises agricoles—sont plus élevés que ceux de Chicago jusqu'aux endroits où commence la concurrence avec nos industriels.

L'industriel canadien a deux désavantages. Le premier, c'est que la production lui coûte plus cher qu'elle ne coûte à l'industriel de Chicago ou d'autres localités américaines, parce que le coût en est en raison inverse du nombre de tonnes. Plus il y a de tonnes, moins la production coûte cher.

M. GRAHAM: Jusqu'à un certain point.

M. WHITE: Jusqu'à ce que vous ayez atteint le maximum de la capacité de production de votre outillage.

M. NESBITT: C'est absolument cela.

M. WHITE: Mais l'honorable député sait que les outillages du dernier modèle sont capables de produire un nombre immense de tonnes.

M. A. K. MACLEAN: Qu'avez-vous à dire des outillages installés au Canada par des compagnies américaines?

M. WHITE: Je vais en parler avec plaisir, et non pas en politicien, mais au point de vue économique et au point de vue des affaires. La International Harvester Company a un établissement à Hamilton. Elle a pour $4,000,000 de propriété au Canada. Elle a un outillage considérable à Chicago, et comme celui-ci peut répondre aux exigences d'une production plus considérable, la production d'une lieuse de huit pieds y coûte $8 ou $9 de moins qu'à Hamilton. Mon prédécesseur, M. Fielding, disait—j'ai le texte de sa déclaration à mon bureau et je pourrai le citer plus tard—qu'il avait importé cette industrie au Canada et qu'il serait extrêmement malheureux que le Parlement causât la fermeture de l'établissement de Hamilton en réduisant ou en abolissant le droit; qu'il était évident que si l'on pouvait fabriquer à moins de frais à Chicago, et même à d'autant moins de frais que l'on fabriquerait plus en grand, pendant que le marché canadien resterait sans portection, on cesserait de fabriquer à Hamilton, la compagnie ne voulant pas s'y maintenir en produisant à plus grand frais qu'à Chicago, si le marché canadien lui était ouvert tout comme le marché américain.

M. MACLEAN: Ont-ils donné ces chiffres-là?

M. WHITE: J'ai envoyé un de mes fonctionnaires s'enquérir des prix aux deux établissements. En outre, je demandais à l'honorable ministre des Douanes, dès le mois de décembre 1912, d'envoyer un représentant s'assurer auprès des industriels canadiens et américains et de leurs agents établis le long de la frontière, de ce qu'était vraiment la différence du prix de vente des machines agricoles de chaque côté de la frontière. Ma demande fut exaucée et le représentant fît un rapport où j'ai recueilli, au sujet des prix de vente à frais égaux de transport, des données sur lesquelles on peut baser une comparaison. Je cite ces faits pour établir que le Gouvernement a étudié la question avec le plus grand soin.

M. MACLEAN: L'honorable ministre voudrait-il consigner ces données dans le compte rendu officiel des Débats?

M. WHITE: Je n'y ai pas la moindre objection. Je tiens tout autant que mon honorable ami à traiter équitablement cette question, qui, après tout, est une question d'affaires. Il y a énormément de capital anglais de consacré à la fabrication des machines agricoles au Canada et surtout dans l'Ontario. Dans l'Est, les prix de vente des machines agricoles, de chaque côté de la frontière, sont très peu différents. L'état que je vais livrer au comité et que j'ai tiré du rapport de M. Costello, fonctionnaire du ministère des Douanes, très digne de confiance et très compétent, comprend les prix comparatifs des lieuses de huit pieds livrables contre remboursement.

Etats-Unis: Fargo, $147,50; Grand Forks, $147.50; Valley City, $150; Devil's Lake, $150; Lansford, $160; Minot, $160; Gardiena, $160; Williston, $165; Havre, Mont., $190; Great Falls, $190; Billings, $190.

Canada. Winnipeg, $160; Brandon, $160; Weyburn, $165; Régina, $165; Calgary, $170; Edmonton, $170.

On paierait donc ces machines moins cher du côté américain, soit une différence de $10 ou moins. Mais il ne faut pas oublier que le transport et la production coûtent plus cher au manufacturier canadien qu'au manufacturier américain. Voilà comment il se fait que des machines venant de Toronto ou de Hamilton se vendent un peu plus cher dans l'Ouest que celles qui viennent de Chicago ou qui se vendent de l'autre côté de la frontière.

M. McCOIG: L'honorable ministre a dit quel était le prix des lieuses de huit pieds, à différents endroits. Les lieuses que l'on vend à ces différents endroits ne sont-elles pas munies d'accessoires différents?

M. WHITE: Il est dit dans un rapport que j'ai devant moi que les manufacturiers canadiens de lieuses y ajoutent un assortiment d'outils, comprenant un couteau, etc., d'une valeur d'environ $7. Cela n'est pas ajouté aux Etats-Unis.

M. McCOIG: Les lieuses qui sortent des fabriques de Chicago ne sont munies que d'un seul couteau, tandis que les manufacturiers canadiens en donnent deux. On peut dans certains cas se procurer, avec les lieuses américaines, un chariot à timon moyennant $15 de plus, et un chariot de transport moyennant $10 de plus.

M. WHITE: Les chiffres comparatifs que j'ai donnés sont dans chaque cas pour une lieuse de huit pieds, et, au prix que j'ai mentionné, on me dit que la machine canadienne porte un couteau supplémentaire et autres outils évalués à $7, outils qui ne vont pas avec la lieuse américaine. En réponse à une demande de renseignements, il nous a été envoyé des dépêches de maisons du Dakota-Nord, dépêches où sont mentionnés les prix de vente en détail au comptant des lieuses de huit pieds. Ces maisons sont celle de Lewis et Durocher à Saint-Jean, $155; Aikens et Lea à Rocklake, $155; D. G. McIntosh à Saint-Thomas, $155; Hazelett et Naismith à Sarles, $160.

M. A. K. MACLEAN: Est-ce que l'International Harvester Company of Hamilton fait l'exportation des lieuses?

[M. W. T. White.]

M. WHITE: Une bien faible portion de ses produits est pour l'exportation; son commerce d'exportation se fait de Chicago. L'année dernière n'a sans doute pas été aussi bonne pour le fabricant de lieuses ou autres instruments aratoires que l'année d'avant. Les manufacturiers s'étaient attendus à des ventes beaucoup plus considérables, et leurs inventaires, par suite, accusent de très lourdes existences. Il est loin d'être certain que cette année les affaires ne seront pas plus mauvaises que l'année dernière. J'ai pris la peine de me renseigner soigneusement sur la situation, et d'examiner, comme je l'ai dit dans mon discours sur l'état budgétaire, les comptes de balance de quelques-unes de ces maisons, et il me semble que cette année leurs frais de production dépassent de beaucoup ce qu'ils étaient il y a un an et demi, lors de l'enquête faite par le Gouvernement. Une moindre production implique, en effet, une augmentation des frais.

M. A. K. MACLEAN: Cela est vrai également des manufacturiers américains pour l'année dernière.

M. WHITE: Cela serait vrai des manufacturiers américains, mais ils disposent d'un marché beaucoup plus étendu.

M. A. K. MACLEAN: Eux aussi néanmoins ont de fortes existences.

M. WHITE: C'est possible, mais il ne leur est pas dû autant qu'aux maisons qui font affaires au Canada. J'ai constaté avec surprise qu'il était dû à une grande maison qui fait affaires au Canada plus de 30 millions, dont une partie considérable était exigible, pour des instruments aratoires vendus au cours des trois, quatre ou cinq dernières années.

M. EDWARDS: Quelle est, pour la taxe, l'évaluation des faucheuses, lieuses et moissonneuses? Y a-t-il été fait un changement, ou en est-il question?

M. WHITE: Je crois savoir qu'il n'a été fait aucun changement dans l'évaluation des objets sur lesquels la douane prélève une taxe à l'entrée. Je crois que c'est ce qu'a dit l'autre jour le ministre des Douanes.

Afin de mieux faire ressortir la situation dans laquelle se trouvent aujourd'hui les affaires de l'International Harvester Company à Hamilton, je vais donner lecture de ce que disait en 1907 l'honorable ministre M. Fielding, et nous admettons tous, je suppose, qu'il est bon de retenir dans le pays cet établissement, qui dispose d'un

outillage de 4 millions et fait pour 40 millions d'affaires au Canada. M. Fielding disait donc:

Je suis persuadé qu'une de nos grandes industries souffrirait énormément du fait de cette motion si elle était adoptée. Je crois que la International Harvester Company jugerait utile à ses intérêts de ne plus faire affaires à Hamilton, en tant du moins qu'il s'agit des lieuses et des faucheuses, et de les faire fabriquer à sa succursale américaine, d'où elle les ferait venir. La fabrique de Hamilton est un établissement américain. Grâce à une taxe modérée, nous avons décidé le capital américain à venir au Canada et à établir cette grande manufacture. Si après cela cette résolution est adoptée, j'ai peur que la compagnie qui exploite ce commerce ne juge à propos de fermer sa fabrique de Hamilton et ne fasse venir des Etats-Unis les machines qu'elle y fabrique.

Je n'exprime pas d'opinion sur la résolution dont il est parlé ici, vu que j'ignore jusqu'où elle allait, mais je dirai que, si le droit sur les instruments aratoires qui sortent de la manufacture de la International Harvester Company de Hamilton était diminué au point de rendre plus profitable pour cette compagnie la fabrication à Chicago de ses lieuses, faucheuses et moissonneuses, il va sans dire que, pour son commerce canadien, elle les y ferait fabriquer.

M. GRAHAM: Il peut y avoir cette différence que les frais de production au Canada sont relativement moindres auojurd'hui qu'en 1907. Cette année-là, le manufacturier canadien était gêné par un droit sur la houille, mais, en 1914, il a sa force motrice à très bon marché, à meilleur marché même que le manufacturier de Chicago.

M. WHITE. Ce serait une considération, mais je ne crois pas que cette considération aille jusqu'à détruire le raisonnement de mon prédécesseur.

M. COCKSHUTT: Il me semble que l'honorable député d'Oxford se trompe quelque peu dans son indication de la différence qui existe entre les frais de transport de l'un et de l'autre côté de la frontière. J'ai ici les prix actuels. Une charrue à huit socs pèse 5,618 livres et livrée à bord à Brantford, elle paye 64 cents par 100 livres pour son transport à Winnipeg, ce qui fait $35.96. La ville de Moline dans l'Illinois est, aux Etats-Unis, le centre de la fabrication des charrues et cette ville est plus éloignée que Chicago. Pour une machine de 5,618 livres, les frais de transport de Moline à Winnipeg sont de 53 cents par 100 livres, ce qui fait $29.78, au lieu de $35.96, et ce qui constitue une différence de 6 à 7 dollars dans les seuls frais de transport entre Brantford et Winnipeg d'une part et Moline et Winnipeg d'autre part, Winnipeg étant le centre de distribution de l'Ouest. Je crois que les chiffres de l'honorable député, sont peu exacts.

M. NESBITT: Je les ai obtenu du Grand-Tronc.

M. GRAHAM: De Toronto à Winnipeg, le prix est de 64 cents par 100 livres dans le cas d'un wagon complet, et de Chicago à Minneapolis c'est 64 cents.

M. MACDONALD: Est-ce que le drawback va être continué en faveur des manufacturiers des instruments aratoires? On pense généralement, mais à tort, sans doute, que ce drawback s'applique à tous les matériaux qui entrent dans la fabrication des instruments agricoles, sans distinction de ceux que l'on destine à l'exportation ou de ceux qui doivent être vendus sur la place.

M. WHITE: En ce qui concerne les faucheuses, lieuses, moissonneuses et pièces de rechange, le drawback reste ce qu'il était. Que l'article soit vendu au Canada ou qu'il soit vendu à l'étranger, il y a un drawback de 99 p. 100. Mon honorable ami n'ignore point sans doute que tout manufacturier a droit à un drawback sur la taxe qu'il acquitte à l'occasion d'une matière première qu'il a importée et qui entre dans la fabrication d'un article qui est exporté. De plus, les fabricants de lieuses et de moissonneuses ont droit à un drawback de 99 p. 100 sur le fer et l'acier qui entrent dans la confection de ces sortes de machines vendues au Canada. Nous n'avons pas fait de changement à cette disposition.

M. MACDONALD: Le ministre voudrait-il bien se faire remettre un état des sommes remboursées l'année dernière à titre de drawback aux manufacturiers d'instruments aratoires?

M. WHITE: On m'apprend que ce que demande l'honorable député a déjà été fait au cours de la présente session; mais je tâcherai de m'en souvenir.

M. NESBITT: Le ministre peut-il nous dire de mémoire si d'autres que les fabricants de lieuses, faucheuses et moissonneuses n'ont pas, sauf pour l'exportation, un drawback sur les instruments qu'ils fabriquent?

M. WHITE: Oui.

M. W. F. MACLEAN: Le ministre voudrait-il nous dire si la différence dans les frais de transport est basée sur le nombre de milles parcourus ou sur le nombre de livres transportées?

M. WHITE: Par la route canadienne le parcours est plus long. Il y a plus loin de Hamilton à Winnipeg que de Chicago à Winnipeg.

M. W. F. MACLEAN: Non seulement y a-t-il une différence de parcours, mais aussi une différence des prix de transport par 100 livres. De quel côté sont les prix les plus bas?

M. WHITE: Je regrette de ne pas pouvoir répondre à cette question. J'ai examiné ce point, et j'ai pu m'assurer que les prix étaient à l'avantage du fabricant américain.

M. GRAHAM: Le prix par 100 livres, par wagon complet, par mille, est plus élevé, je crois, de l'autre côté.

M. W. F. MACLEAN: Je ne le pense pas.

M. GRAHAM: De Toronto à Winnipeg, le prix pour des instruments aratoires est de 64 cents pour la charge d'un wagon, et de 54 cents entre Chicago et Minneapolis.

M. HANNA: L'honorable député est dans l'erreur.

M. GRAHAM: Je tiens ces chiffres de la compagnie du Grand-Tronc.

M. HANNA: Le prix qui m'a été fait était de 20 cents le cent de Chicago à Minneapolis, et de 64 cents d'Hamilton ou Toronto à Winnipeg.

M. GRAHAM: Le Grand-Tronc m'a fait un prix par chargement de wagon, savoir 64 cents les 100 livres, de Toronto à Winnipeg, et 54 cents, de Chicago à Minneapolis. On ne saurait rien demander de plus clair.

M. W. F. MACLEAN: Dans cette circonstance les compagnies américaines faisaient un prix en concurrence avec les compagnies canadiennes de chemins de fer; dans l'autre cas, il n'en était pas ainsi. Autant que je sache, le tarif-marchandises est moins élevé aux Etats-Unis.

M. HANNA: Ces chiffres m'ont été fournis par un fabricant de faucheuses et moissonneuses de Smith's-Falls, et je les crois absolument exacts. Il a été question ici de la différence des prix de vente des machines agricoles à Winnipeg et à Minneapolis, et cette personne m'a fourni les chiffres suivants: sur les lieuses de Chicago à Minneapolis, le taux est de 20 cents les 100 livres, de Hamilton ou Toronto à Winnipeg, 64 cents, différence de 44 cents, soit une différence de $9 par lieuse. La différence de prix entre une lieuse de 8 pieds à Winnipeg et une semblable lieuse à Minneapolis, est effectivement de $10, ce qui ne laisse qu'une différence d'un dollar de l'un à l'autre, si l'on tient compte de la différence des frais de transport.

(L'article est adopté.)

453a. Moteurs électriques à l'usage des dentistes: préférentiel anglais, 15 p. 100; intermédiaire, 27½ p. 100; général, 27½ p. 100.

M. MACDONALD: Quel est le changement opéré ici?

M. WHITE: Ces moteurs étaient naguère admis en franchise. Ils se fabriquent actuellement au Canada et nous avons augmenté le droit.

M. NESBITT: Le ministre pense-t-il que cela va rendre le plombage des dents plus coûteux?

M. WHITE: Je ne le pense pas. Nos amis les dentistes n'y ont pas trouvé à redire; même ils vont y trouver avantage, car ils seront à même d'obtenir de fabricants canadiens ce qu'il faut pour les réparations.

M. MACDONALD: Pour en venir à l'article 445a, a-t-il été effectué quelque changement à l'égard des articles en fonte malléable?

M. WHITE: Aucun changement. Je suis heureux que l'honorable député y ait appelé mon attention. L'article 445 du tarif actuel comprend les machines suivantes:

Faucheuses, récolteuses, pourvues ou non de lieuses, pièces pour lieuses, moissonneuses et toutes leurs parties, à l'exclusion des arbres, 17½ p. 100.

Nous avons réduit ce droit à 12½ p. 100. Les articles en fonte malléable n'y ont pas été inclus, car les fabricants ne seraient pas capables de supporter cette réduction de droits de 17½ à 12½ p. 100. Nous avons en conséquence laissé le droit sur la fonte malléable précisément au point où il en était.

M. MACDONALD: Où sont situés ces établissements?

M. WHITE: Il se trouve un établissement à Oshawa, un autre à Hamilton, et d'autres dans l'Ontario.

M. MACDONALD: La compagnie qui fabrique la fonte malléable à Hamilton est-elle associée avec la compagnie International Hervester?

M. WHITE: J'ignorais, jusqu'à ce que quelqu'un m'en eût avisé récemment, qu'il existait un établissement fabriquant de la fonte malléable à Hamilton; aussi, je ne suis

pas en mesure de répondre à la question de l'honorable député. Je sais que l'établissement d'Oshawa n'est pas rattaché à l'industrie des machines agricoles. Il existe un autre établissement à Brantford qui est aussi indépendant.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre voudra-t-il indiquer l'article du tarif qui a trait aux tubes ou tuyaux en fer?

M. WHITE: Nous l'avons dépassé; c'est l'article 398.

M. A. K. MACLEAN: Y a-t-il relèvement dans ce cas?

M. WHITE: Oui. Si l'honorable député se reporte à l'article 398 du tarif actuel, il trouvera ce qui suit:

Tubes en acier ou fer forgé, ou sans soudure, galvanisés on non, filetés et assemblés ou non, de plus de quatre pouces de diamètre, n.a.s., 35 p. 100.

L'article 399 est ainsi conçu:

Tubes en acier ou fer forgé, ou sans soudure, galvanisés ou non, filetés et assemblés ou non, de quatre pouces ou moins de diamètre, n.a.s., 35 p. 100.

M. A. K. MACLEAN: Les fabricants importent-ils ces articles et les assemblent-ils au pays?

M. WHITE: Non, ils les fabriquent ici en transformant la matière première qu'ils importent. L'honorable député sait probablement quelle est la raison de la différence entre ces taux de 15 et de 35 p. 100: c'est que les tubes en acier ou fer forgé, ou sans soudure, de plus de quatre pouces de diamètre ne se fabriquaient pas au Canada. La compagnie Page Hersey, de Guelph, qui a aussi un établissement à Welland, fabrique maintenant ces tubes en acier ou fer forgé, ou sans soudure, jusqu'à concurrence de dix pouces de diamètre. L'article 398a de la nouvelle liste vise les tubes de plus de 10 pouces de diamètre, que nous avons laissés au taux de 15 p. 100.

(L'article est adopté.)

471. Tiges laminées de fil de fer ou d'acier, rond, en bottes, n'excédant pas trois huitièmes de pouce de diamètre, importées par des fabricants de fil métallique pour servir à la fabrication de fil métallique en botte dans leurs propres manufactures, la tonne, préférentiel anglais, $2.25; intermédiaire, $3.50, général, $3.50.

471a. Tiges laminées de fer ou d'acier, rond, en bottes, recuites ou nettoyées, ou non, importées par des fabricants de chaînes pour servir à la fabrication de chaînes dans leurs propres manufactures, la tonne, préférentiel anglais, $2.25; intermédiaire; $3.50, général, $3.50.

M. LOGGIE: Relativement aux articles 471 et 471a, le ministre s'est exprimé ainsi dans son exposé des motifs du budget:

Nous en sommes venus à la conclusion que les craintes des maisons qui fabriquent le clou et qui ont combattu l'imposition d'un droit ne sont pas fondées. Nous croyons qu'il est de l'intérêt de l'industrie du clou, comme de l'industrie des tiges métalliques, qu'un droit soit imposé.

Le ministre n'a pas dit ce qui le portait à croire que ces craintes étaient sans fondement. Il nous a parlé des représentations faites par les petits fabricants de clous à l'encontre de l'imposition d'un droit sur les tiges de fer. Puis il nous a exposé les raisons avancées en faveur de l'imposition d'un tel droit par les deux grandes maisons qui fabriquent la plus grande partie des clous fabriqués au pays. S'il nous avait expliqué sur quoi il se fonde pour préférer les vues de ces derniers à celles des autres, nous nous rendrions mieux compte des raisons qui militent en faveur d'une telle décision. Lorsque j'aurai entendu sa réponse à ce que je viens de dire, j'aurai quelque chose à ajouter quant à l'effet sur l'industrie du clou de l'imposition d'un tel droit sur les tiges de fer.

M. WHITE: Les fabricants de tiges de fer, désireux d'augmenter leur production et de l'écouler au Canada, n'auraient aucun intérêt à détruire ces établissements qui se livrent à la confection de clous. Ils se sont énergiquement défendus contre pareille imputation, et, autant que j'ai pu voir, ces grandes maisons ne cherchent pas de propos délibéré à nuire aux établissements plus modestes. Les compagnies Dominion Iron and Steel et la Canada Steel, d'Hamilton, qui sont engagées dans la fabrication de tiges de fer, ont intérêt à vendre leurs produits à ceux qui sont engagés dans la fabrication du clou, et il serait inconcevable qu'elles cherchassent à les faire disparaître. L'honorable député admettra, j'en suis sûr, que ceux qui jouissent actuellement d'une protection de 60 cents par barillet de clous en fil de fer, auraient mauvaise grâce de combattre l'imposition d'un droit modéré sur les tiges de fer. Ces tiges, l'honorable député ne l'ignore pas, ont figuré sur la liste des articles admissibles en franchise.

Nous avons imposé un droit général de $3.50 sur les tiges de fer importées en vue de la confection de rouleaux de fil de fer dans les fabriques mêmes des importateurs. C'est là un droit de moins de 15 p. 100, et, après avoir consacré à l'examen de cette

question autant de soin et de temps que j'en aie jamais donné à aucune question, j'ai cru qu'il serait injuste de refuser aux fabricants de tiges en fer la protection d'un droit aussi modéré que celui-là, étant donné que le fabricant de clou jouit de la protection d'un droit de 60 cents le barillet, ce qui représente probablement 30 p. 100 ou plus....

M. LOGGIE: A peu près 40 p. 100.

M. WHITE:...et n'a aucune bonne raison de craindre que le fabricant de tiges de fer ne profite de l'existence de ce droit pour, comme on dit vulgairement, le mettre dans le chemin.

M. A. K. MACLEAN: S'ils agissaient ainsi, comment vous y prendriez-vous pour les punir? Je crois que le ministre, lorsqu'il a prononcé son discours du budget, a mis sur leurs gardes les fabricants de fil de fer d'acier qui sont aussi engagés dans la fabrication du clou, et je me suis demandé qu'est-ce qu'il avait bien à l'esprit.

M. WHITE: Lorsque j'ai parlé ainsi, c'était d'une manière générale et sans viser particulièrement les fabricants de tiges de fer. J'ai exprimé l'avis que les fabricants canadiens d'un article quelconque, jouissant des bienfaits du régime protecteur, devraient s'efforcer de s'assurer des débouchés, mais ne devraient pas s'appliquer à ruiner les autres établissements. En d'autres termes, je crois qu'ils devraient conduire leurs opérations dans un esprit de justice. Qu'est-ce qu'une ligne de conduite juste? Cela dépend des circonstances et de l'appréciation que l'on sait en faire. Je me rends bien compte que ce ne serait pas chose facile pour le Gouvernement de se prononcer sur ce qui constitue le juste et l'injuste. Mais je n'hésite pas à dire que si je constatais que, de propos délibéré, on s'applique,—et depuis que je suis ministre, aucun cas semblable n'a été porté à ma connaissance,—on s'applique à ruiner des concurrents de conduite irréprochable, ou à leur nuire, je n'hésiterais à faire passer un décret du conseil abaissant, ou même abolissant le droit.

Prenons, par exemple, ce qui s'est passé à propos du ciment. J'ai toujours soutenu, et je l'ai déclaré en Parlement, que le devoir qui incombait aux manufacturiers de ciment, c'était de surveiller les besoins du marché qu'ils avaient à leur disposition, et de prendre leurs mesures afin que lorsqu'on aurait besoin de ciment dans l'Ouest, comme on savait bien que la chose se produirait, la quantité requise fût rendue à la tête des Grands lacs à temps pour répondre aux exigences des gens de l'Ouest. Il y a deux ans, les manufacturiers négligèrent de remplir leur devoir, de sorte que je n'éprouvai aucune hésitation à conclure que je devais réduire de moitié les droits sur le ciment pour une période déterminée. Dans le cas qui nous occupe en ce moment, je ne fais pas de menaces aux manufacturiers, parce qu'il n'est pas nécessaire de leur en faire, à mon sens. Selon moi, l'intérêt des manufacturiers de tiges d'acier exige qu'ils transigent leurs affaires de façon impartiale avec les fabricants de clous. Je n'ai par devers moi aucune raison qui me porte à croire qu'ils vont se prévaloir d'une façon indue de l'avantage que leur confère l'imposition de ce droit, qui est nécessaire après tout, si nous voulons voir s'établir au Canada l'industrie de la fabrication des tiges d'acier. Pour ma part, je n'aimerais pas à envisager la possibilité de voir notre pays dépendre de sources étrangères pour se procurer les quantités de tiges d'acier dont on a besoin.

M. LOGGIE: Les grandes compagnies ont donné l'assurance au ministre

Que par aucuns moyens, elles ne causeront de tort à ceux qui sont engagés dans l'industrie de la fabrication des clous.

Je ne sais pas si le ministre serait en mesure de nous dire comment ces grandes compagnies pourront se livrer à cette exploitation sans causer de tort aux petites fabriques de clous. A mon avis, le ministre crée un monopole en faveur de deux grandes compagnies qui peuvent commencer par augmenter le prix des tiges d'acier qu'elles vendent aux petites fabriques de clous, pour ensuite vendre le clou plus cher à la population canadienne.

M. WHITE: Mon honorable ami est-il au fait que je n'ai pas élevé les droits sur les clous?

M. LOGGIE: Certainement, je sais que le ministre n'a pas augmenté le droit sur les clous. S'il l'avait abaissé il aurait peut-être pu protéger le consommateur, mais au lieu de cela, il le laisse tel quel, et il est égal à environ 40 p. 100 de la valeur actuelle, f.a.b., à Pittsburg. Le droit est de 60 cents par petit baril, et, par l'imposition de ce droit de 17½ p. 100 sur les tiges d'acier, le ministre va se trouver à enlever une somme de trois quarts de million de dollars des poches du peuple de ce pays sur ce seul item des clous, qui sont tout simplement les produits des tiges d'acier. Ces deux compagnies ne feront pas de tort aux petites fabriques de clous, mais elles

leur chargeront 17½ p. 100 de plus pour leurs tiges d'acier; elles auront alors la haute main sur les prix que les fabricants de clous demanderont au commerce de gros, et j'irai jusqu'à dire que, lorsque les clous seront vendus au détail, vous constaterez qu'on devra les payer au moins 50 cents de plus par petit baril que l'année dernière.

M. WHITE: L'honorable député pourrait-il me dire si les prix des clous ont diminué au cours des deux dernières années, et, dans l'affirmative, de combien?

M. LOGGIE: Certainement.

M. WHITE: De combien?

M. LOGGIE: D'environ 20 cents par petit baril, je crois.

M. WHITE: Est-ce que l'industrie de la construction reprendrait son activité, si le prix du clou était élevé de 20 cents par petit baril?

M. LOGGIE: Je ne serais nullement surpris de voir monter les prix de 50 cents par petit baril; c'est à cela que je m'attends.

M. WHITE: Quelle est la proportion que s'attribue le manufacturier de clous canabien sur ce droit de 60 cents par petit baril?

M. LOGGIE: Il s'attribue presque la totalité de ce droit. Le prix moyen du clou au Canada est d'environ $1.90, tandis qu'il est de $1.40 à Pittsburg, de sorte que les manufacturiers canadiens ajoutent la majeure partie de ce droit de 60 cents par petit baril de clous, à leurs prix, à l'heure actuelle.

M. WHITE: J'aimerais fort entendre mon honorable ami m'expliquer comment les prix pourraient être augmentés de 50 cents par petit baril s'il n'y a que 20 cents de marge, sous le régime du tarif actuellement en vigueur?

M. LOGGIE: C'est que nous allons nous trouver en face d'un monopole parfaitement organisé.

M. WHITE: Mais je n'augmente nullement les droits sur le clou.

M. LOGGIE: J'admets cela; mais du moment que l'on ajoutera ce droit de 17½ p. 100 au prix de la matière brute, cela aura pour résultat de permettre aux deux grandes compagnies qui fournissent les tiges d'acier aux petites fabriques de clous de fixer les prix, indépendamment de la promesse qu'elles ont faite de ne pas causer de tort aux petits fabricants de clous. Les petites fabriques feront autant de profits, et peut-être plus même, qu'à l'heure actuelle. Il est possible que jusqu'ici ces petites fabriques se soient fait concurrence entre elles, et c'est peut-être l'une des raisons qui fait que le clou se vend maintenant à des prix raisonnables. Les prix du gros, à l'heure actuelle, si je ne me trompe, sont de $2.10 à $2.15; mais la compagnie Pender, à Saint-Jean (N.-B.), et les maisons de gros des Provinces maritimes, l'ont vendu à un prix moyen de $2 ou même un peu au-dessous de ce prix; à Montréal, cependant, le prix est actuellement de $2.15 pour de petites commandes. Je puis faire erreur, mais, dans mon opinion, le ministre est en train de mettre cette industrie de la fabrication du clou entre les mains des deux grandes aciéries: la Dominion Iron and Steel Company et la Steel Company d'Hamilton, qui fabriquent toutes deux 70 p. 100 des 1,500,000 petits barils de clous qui sont employés au Canada, ce qui fait à peu près 1,050,000 petits barils; ces grandes compagnies pourront très bien accepter ces 17½ cents additionnels par 100 livres des petites fabriques, puisqu'elles auront le pouvoir de déterminer les prix que celles-ci devront demander aux marchands de gros. Lorsque le ministre traversera les campagnes dans son automobile. . .

M. WHITE: Je n'en ai pas.

M. LOGGIE: .. .et qu'il verra les cultivateurs employer 4 ou 5 petits petits barils de clous pour se construire une grange, il constatera qu'il prélèvera sur les consommateurs un impôt additionnel de $2.50 pour chaque grange qui se construira, au moyen de ce droit. La chose ne serait pas si mal, s'il pouvait limiter à 17½ cents par 100 livres les droits sur les tiges d'acier. Il est toujours possible à un certain nombre de manufacturiers de former une coalition, mais, parfois, ils ne sont pas satisfaits les uns des autres, et la coalition cesse d'exister. La chose s'est produite il n'y a pas très longtemps. Cependant, à cause de la haute main qu'exerceront ces deux grandes compagnies, je crois que les petites fabriques de clous seront forcées d'en passer par leurs ordres, lorsqu'il s'agira de fixer les prix auxquels le clou devra se vendre.

M. BURNHAM: Est-ce qu'il s'ensuit nécessairement que le consommateur paiera le clou plus cher?

M. LOGGIE: C'est là l'expérience. Un monopole ne peut exister sans qu'il soit appuyé par de gros capitaux, mais du moment que vous avez de gros placements, disons dans deux compagnies, il est toujours possible de former une coalition quant aux prix de vente d'un article.

M. BURNHAM: Est-ce que le ministre n'a pas prévu ce cas-là?

M. LOGGIE: Pas du tout. Il a simplement donné à la Dominion Iron and Steel et à la Steel Company d'Hamilton, le pouvoir de charger les prix qu'elles pourront demander.

M. WHITE: A part l'imposition du droit de 60 cents par 100 livres de clous, que je n'ai nullement modifié, que pouvions-nous faire afin d'empêcher une coalition entre la Dominion Iron and Steel Company, la Steel Company d'Hamilton, et les petits fabricants de clous; car c'est là ce que mon honorable ami prévoyait l'été dernier? Quels vhangements se sont produits à ce sujet? Mon honorable ami prétend qu'il va en résulter une coalition entre les fabricants de clous. Qu'est-ce qui aurait bien pu les empêcher de former une coalition l'année dernière? Mon honorable ami sait fort bien que je n'ai nullement changé les droits sur les clous.

M. LOGGIE: Voici ce qui s'est produit: Les prix ont monté, mais le monopole n'a pas pu se maintenir. Tous les manufacturiers ne s'en sont pas tenus à l'arrangement qui avait été conclu.

M. WHITE: Cela s'est passé sous le régime du tarif qui est actuellement en vigueur?

M. LOGGIE: Oui.

M. WHITE: Je n'en suis nullement responsable.

M. LOGGIE: Mais vous agissez de façon à ce que le monopole soit entre les mains de deux compagnies.

M. WHITE: Mais les autres compagnies sont encore en pleine exploitation.

M. LOGGIE: Les autres compagnies sont obligées de se tenir coi, car elles dépendent des fabricants de fils métalliques, qui leur fournissent les tiges de fils métalliques. Ces grandes compagnies feront bientôt la loi au peuple canadien, et elles préleveront sur lui un tribut de $750,000, car c'est la somme que représente ce droit de 50 cents par petit baril, quand on sait qu'il se fabrique 1,500,000 petits barils de clous, chaque année, au pays.

M. WHITE: Mon honorable ami vient des Provinces maritimes, et à part l'intelligence, qui est le trait caractéristique de tous ceux qui viennent de cette partie du pays, ils sont tous intéressés dans l'industrie de l'acier. Cette industrie est l'une des plus importantes du Canada, et, à mon sens, c'est commettre une erreur que de considérer ces deux compagnies simplement comme des entreprises industrielles, car nous devons nous rappeler qu'elles représentent de gros capitaux, y compris des capitaux anglais et étrangers. Mon honorable ami croit-il qu'il serait juste que, sous le régime fiscal actuellement en vigueur, ces deux grandes industries fussent privées de la protection raisonnable qu'elles sont en droit d'attendre, quant à leur production de tiges de fil métallique, qui est l'une des lignes les plus importantes de leurs produits? Dans les circonstances actuelles et surtout, eu égard à la situation qui existe aux Etats-Unis, aujourd'hui, cette puissante corporation, qui est connue sous le nom de la United States Steel Company, qui est devenue experte en fait de fabrication, et qui a pu se développer en paix depuis des années grâce au régime de la protection, est en mesure d'approvisionner le marché américain, et de venir vendre ses tiges de fil métallique au Canada, disons par exemple à Hamilton, à $2 ou $3 de moins par tonne qu'il n'en coûte à nos manufacturiers pour fabriquer les mêmes produits.

J'ai fait étudier la question et je connais ce que coûte à la compagnie des aciéries d'Hamilton la production des tiges de fil métallique à Hamilton même. L'honorable député, si je ne me trompe, ne veut pas que les tiges de fil métallique soient grevées d'un droit.

M. LOGGIE: Ce n'est pas précisément le droit imposé sur les tiges de fil métallique que je critique; ce que je censure, c'est ce droit de 60 cents par baril que vous laissez subsister. En dégrevant la taxe des clous, vous obvieriez à l'embarras d'une coalition et au renchérissement illégitime du prix de l'article fabriqué.

M. WHITE: D'ordinaire, l'honorable député se pique de loyauté. Ne craint-il pas que la fabrication des clous éprouverait quelque perturbation? Sous le régime fiscal inauguré par M. Fielding, auquel l'honorable député a longtemps prêté un généreux et loyal appui, ce dont je ne le blâme nullement, les clous payaient 60 cents de droit par baril, et les tiges de fil métallique servant à la fabrication des clous jouissaient de la franchise douanière. J'ai porté à $3.50 par tonne la taxe des tiges de fil métallique, et l'honorable député ne désapprouve pas mon initiative. Que dire de la fabrication des clous de fil métallique? Sous le régime fiscal Fielding, les clous bénéficiaient d'un droit protecteur de 60 cents par baril, ce qui équivaut à 30 ou 40 pour cent, et les tiges de fil métallique entraient

en franchise. J'ai porté à $3.50 le droit sur les tiges de fil métallique, et l'honorable député qui n'avait jamais réclamé, si je ne me trompe, contre ce droit de 60 cents par baril imposé par le gouvernement précédent, déclare maintenant que c'est une injustice envers les conservateurs de ne pas dégrever le droit dont sont frappés les clous de fil métallique. Si nous le faisions, je le répète, les fabricants protesteraient. Nous augmenterions le coût de sa matière première, tout en diminuant le droit protecteur qui était sans doute modéré et légitime, puisque l'honorable député (M. Loggie) l'approuvait. Ses appréhensions sont mal fondées et voici pourquoi. Il existe une certaine concurrence au pays en matière de fabrication de clous et à mon avis, il ne se formera pas de coalition, parce que le pays est bien trop grand. Aujourd'hui les fabricants de clous ne mettent pas à profit tout l'avantage que leur accordent des droits du tarif. On affirme souvent ici que le prix d'un article au Canada est déterminé par le coût de production, en sus du prix de transport et du droit de douane, c'est inexact. Quelquefois il en peut être ainsi, mais cette affirmation est souvent inexacte et ne saurait se généraliser, surtout en ce qui concerne les clous.

M. A. K. MACLEAN: Dans quelle mesure les fabricants de clous mettent-ils à profit le tarif?

M. WHITE: Pour le moment, je ne suis pas d'accord avec l'honorable député, bien qu'il puisse avoir raison. Je puis affirmer qu'ils ne s'attribuent pas le plein droit protecteur du tarif?

M. CURRIE: Ils ne s'en attribuent absolument rien.

M. WHITE: Je suis bien aise d'entendre l'honorable député, qui se livre à cette exploitation, faire pareille affirmation. Mon impression était qu'ils ne s'attribuaient rien ou presque rien de la protection. Au Canada il y a surproduction de clous, chose à laquelle il faut s'attendre au cours d'une période critique comme celle que nous traversons. Quand il y a stagnation dans l'entreprise du bâtiment, il faut s'attendre à l'avilissement des prix. Comme l'affirme l'honorable député (M. Currie), les fabricants de clous, ainsi que j'en avais l'impression, ne s'attribuent rien du droit protecteur. S'il est vrai, comme l'affirme l'honorable député (M. Loggie), qu'ils ne mettent à profit qu'un peu plus de la moitié du droit, il leur reste encore assez d'espace et de marge pour rattraper le temps perdu. s'ils désirent se prévaloir de la protection accordée par les droits du tarif. Je ne suggère nullement pareille chose; parce que, à mon avis, le prix doit être déterminé par la concurrence au Canada, dans l'enceinte même du mur fiscal. La sauvegarde contre le monopole, c'est le pouvoir que possède le Gouvernement de dégrever les droits du tarif dont sont frappés les clous de fil métallique ou autres produits, advenant la formation d'une coalition, et le Gouvernement peut s'autoriser de la loi inscrite aux statuts pour prendre une initiative.

M. NESBITT: Je me rends parfaitement compte de la crainte exposée par mes collègues de gauche. Il n'existe pas de monopole pour le moment; les fabricants de clous, parait-il, vendent leurs produits à un chiffre inférieur au prix de revient. Mais comme la compagnie d'aciéries du Dominion et la compagnie d'aciéries du Canada bénéficient de ces droits sur les tiges de fil métallique, vu qu'elles fabriquent aussi des clous, il est fort possible qu'elles disent aux autres fabricants de clous: "Nous consentons à vous vendre les clous à un certain prix; mais si nous apprenons que vous baissiez les prix, nous ne vous vendrons plus rien." Comme je ne suis ni prophète ni fils de prophète, je ne veux pas prédire ce que feront ces compagnies. Seulement elles ne sauraient le faire maintenant, puisque les tiges entrent en franchise et que les petits fabricants peuvent se moquer des grosses compagnies et même leur faire concurrence.

Quant à ce droit, je compte qu'il sera aussi utile que l'espèrent les honorables députés. A mon avis, je le répète, faudrait une réorganisation intérieure de ces compagnies.

M. CURRIE: Je désire rectifier une impression erronée créée par mon honorable ami, en parlant du prix des clous aux Etats-Unis et au Canada. Aujourd'hui, aux Etats-Unis, il existe trois grandes compagnies qui, depuis vingt mois, se sont livrées à la fabrication des clous; la compagnie Jones et Loughlon, de Pittsburg; la Youngstown Sheet and Tube Company, de Youngstown (Ohio); et la Cambria Company, de Johnstown (Pensylvanie). Les prix ont subi une forte baisse aux Etats-Unis. J'ai sous les yeux le journal "Iron Age" qui donne le prix des clous à Chicago comme $1.78. Aujourd'hui, à Toronto et à Hamilton, les clous se vendent

$1.85. Depuis huit ou neuf ans que je m'occupe de cette exploitation, je ne sache pas que le prix des clous au Canada ait jamais été supérieur au prix coté à Chicago. En réalité, personne ne saurait acheter de tiges en fil métallique aux Etats-Unis, pour moins de $24.50 la tonne. Défalcation faite du coût de la cémentation, qui est de $15 la tonne du coût par tonne de clous de fil métallique vendus à $1.78, on constate que les tiges de fil métallique pour usages de cémentation sont estimées à $20 la tonne par ces compagnies.

Quant aux clous de fil métallique, il n'y a pas de possibilité de monopole. Le marché des Etats-Unis pour les produits finis est si avili, comparativement à la matière première, et le prix auquel on les expédie ici est si bas que les clous doivent infailliblement se vendre au Canada avec une bien faible marge. Personne ne saurait souffrir de l'imposition de ce droit. La concurrence à outrance est du gaspillage au point de vue économique. Il est possible que certains fabricants soient en meilleure posture que d'autres pour obtenir la matière première, et lorsqu'il existe un marché libre, ils se font une concurrence outrée. Voici, entre autres, les fabricants du Nouveau-Brunswick. Le fabricant de fil métallique au Nouveau-Brunswick peut importer sa matière première à Saint-Jean à moins chers deniers que ne le saurait faire les fabricants de l'Ouest, et il peut délivrer son produit à Winnipeg et en d'autres endroits de l'Ouest pour presque le même prix que tout fabricant de l'Ontario.

Quant au fabricant de clous, il ne saurait que bénéficier d'un remaniement quelconque. Les fabricants voient se dresser devant eux l'avènement à bref délai de la corporation des aciéries des Etats-Unis, qui se livrera à la fabrication de tous les produits de fil métallique et de l'acier.

Elle obtiendra elle-même sa matière première à l'état demi-brut, sur laquelle elle réalisera ses profits de l'autre côté de la frontière et qu'elle vendra ici en concurrence sur ce pied-là même. C'est précisément ce que font les fabricants de moissonneuses. Ils ont des succursales ici et expédient des Etats-Unis leurs matériaux à demi-fins qu'ils assemblent et vendent. Il est impossible d'attaquer ces compagnies en invoquant la clause du dumping, et il y aura ample et libre concurrence au pays.

[M. Currie.]

Quant à savoir si quelqu'un souffrira du monopole établi par quelque puissante compagnie, je rappellerai au comité que, dans son exposé budgétaire, le ministre a déclaré que, si l'on faisait la tentative de mettre hors concours le petit fabricant, le Gouvernement prendrait l'initiative voulue et mettrait bon ordre à l'abus. Jamais, que je sache, ministre d'Etat n'avait encore fait pareille déclaration, relativement à pareille industrie. En présence de cette déclaration, il convient d'accepter la situation, car, il faut en convenir, si nous tenons à obtenir les vastes marchés que demandent nos collègues de l'Ouest, force nous sera bien de grossir le chiffre de notre population de travailleurs au pays. En 1872, le gouvernement des Etats-Unis constata que l'Etat de l'Illinois produisait de telles quantités de grain que l'excédent était plus que suffisant pour répondre à tous les besoins du marché de la Grande-Bretagne. Et il s'en suivit une grande panique, le peuple craignant qu'il ne lui fût impossible de trouver un marché. Les Américains tinrent compte de la situation et relevèrent les droits sur tous les produits, adoptant un régime de protectionnisme élevé. Voici comment ils raisonnèrent. Si un individu en Angleterre produit des articles pour les Etats-Unis, seulement 10 p. 100 de la farine qu'il consomme ne seraient produits aux Etats-Unis. De même pour nous aujourd'hui, quand un individu aux Etats-Unis produit un article destiné au Canada, seulement 10 p. 100 de la nourriture qu'il consomme sont produits au Canada. Le remède, naturellement, est d'élever une muraille fiscale et de faire produire ces articles par ces individus au pays même. C'est ainsi que les cultivateurs de l'Ouest bénéficieront de toute la consommation de ces individus. Et aux Etats-Unis, en érigeant cette muraille de Chine, on réussit à consommer presque toute la nourriture qu'on y produit, sauf depuis quelques années où il existe une surproduction de blé; mais jamais on n'y est en lieu de souffrir du besoin de plus vastes marchés.

Le meilleur endroit pour trouver un marché plus vaste est ici même, dans notre pays; en ce moment, le Canada souffre de la trop grande abondance d'importations. Beaucoup de nos amis de l'Ouest, quand ils ont le choix entre un article de fabrication américain ou un de fabrication canadienne, achètent l'article américain. Il me semble que la meilleure façon d'envisager cette

question est de se placer au point de vue national; au point de vue de ce qui sera le plus utile au pays et aux cultivateurs de l'Ouest. Comment obtiendraient-ils leurs marchés plus vastes? Tout homme qui fournit des marchandises à la population du pays devrait être forcé de vivre au Canada pour qu'il puisse aider à consommer le grain de l'Ouest. Où toutes ces villes nouvelles vont-elles se procurer leurs ouvriers? Comment pourrait-il exister si le Gouvernement du pays n'a pas la sagesse d'imposer un tarif sur certains articles et d'encourager leur manufacture au pays? Cet après-midi, j'ai entendu une protestation des honorables députés de l'Ouest à propos de la pierre de taille. Une carrière employant 200 ouvriers est en exploitation à quelques milles à l'est de Winnipeg. Pourquoi toute cette pierre ne serait-elle pas manufacturée au Canada? J'ai eu à m'occuper, dans ma circonscription, d'un édifice public et j'ai insisté afin qu'on utilisât pour le construire une grande quantité de marbre canadien. Il en est résulté que l'on a ouvert à Maddock une belle carrière qui fournira pour des millions de dollars de marbre splendide que l'on aurait été obligé sans cela de faire venir d'Italie. N'est-il pas préférable que les ouvriers du pays qui consomment le grain et la viande de l'Ouest polissent et travaillent ce marbre plutôt que de faire exécuter ces travaux par les ouvriers à l'étranger qui ne consomment qu'une très faible proportion du produit de nos fermes? Il est aussi juste et essentiel pour nous d'avoir un grand nombre de fabriques dans notre pays et de faire consommer nos produits par les ouvriers que c'est juste pour les Etats-Unis—et l'exemple de nos voisins est très bon à suivre.

Personne ne souffrira de ce droit sur ce fil de fer et les petits fabricants ne seront pas mis en demeure de fermer leurs usines. Je suis intéressé dans un laminoir et si cela n'était pas une bonne mesure je serais le premier à protester.

M. LOGGIE: Je suis persuadé, avec mon honorable ami, que le droit ne nuira pas à la petite industrie, mais je crains que les prix ne soient imposés dans toute l'étendue du Canada. Pourquoi ne pourrions-nous pas manufacturer chez nous des clous avec du fil de fer à aussi bon compte qu'aux Etats-Unis?

M. CURRIE: Mon honorable ami ne pense-t-il pas que le manufacturier canadien a droit à un profit juste et raisonnable ou doit-il travailler pour rien?

M. LOGGIE: Ne peut-on pas croire que le fabricant de clous des Etats-Unis fait un profit? En supposant que les tringles de fer coûtent au manufacturier américain $24.50 la tonne et $28 au manufacturier canadien, pourquoi y aurait-il une plus grande différence entre les prix de l'article manufacturé que la différence entre les prix respectifs de la matière première? J'ai utilisé des milliers de barillets de clous et je n'en ai pas eu d'autres que des clous canadiens fabriqués pour être utilisés au pays.

M. EDWARDS: Avez-vous fait quelque bénéfice sur ce produit?

M. LOGGIE: Certainement. Aux Etats-Unis, j'ai acheté des clous pour les employer dans le pays même, et je me suis toujours demandé pourquoi il y avait tant de différence entre le prix du Canada et celui des Etats-Unis.

M. CURRIE: J'ai dit, il y a un moment, à l'honorable député que si les manufacturiers américains devaient payer pour leur tringle de fer le prix auquel ils consentent à les vendre, ils devraient vendre leurs clous à $1.75 le barillet. Mais les maisons américaines ont amélioré beaucoup les procédés de leurs manufactures. Les plus grandes compagnies américaines possèdent leur minerai ainsi que leur charbon et elles fabriquent leur fonte de fer et d'acier en consentant à supprimer les profits sur dix opérations pour réaliser un bénéfice sur une seule. Je n'ai jamais vu nos manufacturiers vendre des clous à un cent plus cher qu'à Chicago, et si les Canadiens peuvent se procurer des clous au même prix qu'à Chicago, personne ne doit se faire de mauvais sang.

M. LOGGIE: Si un Canadien peut se procurer des clous au même prix qu'aux Etats-Unis, plus le montant du tarif imposé au fil de fer, je ne me plaindrai pas.

M. CURRIE: Le manufacturier canadien ne peut pas avoir de la main-d'œuvre à aussi bas prix que dans les grands centres métallurgiques des Etats-Unis. La main-d'œuvre employée dans cette industrie comprend des nègres et des ouvriers étrangers, des Polonais et des Bulgares. On les paye $1.25 par jour, tandis que nous payons nos ouvriers $2 par jour.

M. A. K. MACLEAN: Je crois qu'il y a dans la résolution une disposition par laquelle le nouveau tarif appliqué au fil de fer n'entrera en vigueur qu'en juillet prochain. Si c'est exact, le ministre voudrait-

il expliquer pourquoi cette disposition a été introduite?

M. WHITE: La résolution 6 est la suivante:

6. Résolu,—Que les dispositions qui précèdent seront considérées comme étant entrées en vigueur le septième jour d'avril 1914, et comme s'appliquant à toutes les marchandises importées ou retirées des entrepôts pour consommation à cette date et subséquemment, et comme s'appliquant aussi à des marchandises antérieurement importées non déclarées comme étant destinées à la consommation avant ce jour, excepté dans le cas où il a été autrement prévu dans les dispositions précédentes:

Pourvu que, nonobstant toute augmentation en droits douaniers en vertu des dites dispositions, toutes les marchandises achetées le ou avant le 6 avril 1914, pour importation au Canada, sur preuve satisfaisante au ministre des Douanes que le dit achat a été fait, et toutes les marchandises en entrepôt au Canada ce même jour, si déclarées en douane après importation antérieure au 1er jour de juillet 1914, peuvent être passées en douane aux taux en vigueur le dit sixième jour d'avril 1914.

L'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll), en parlant de cette disposition, a dit qu'elle était sans précédent. Ce n'est pas exact, et j'ai attiré en particulier sur ce point son attention, après qu'il eût prononcé son discours. En 1904, quand on a décidé ce qu'on considérait alors comme une revision partielle du tarif, ainsi que je considère la revision actuelle, on a fait suivre les résolutions relatives au tarif d'une disposition semblable. Je donnerai lecture de la résolution adoptée à cette époque:

Le présent acte est censé être entré en vigueur le huitième jour de juin 1904 et s'être appliqué à toutes les marchandises importées ou sorties d'entrepôt pour la consommation dès et depuis ladite date, et s'être aussi appliqué aux marchandises importées auparavant, mais qui n'ont pas été déclarées pour la consommation avant ladite date, sauf dispositions contraires du présent acte. Mais toutes marchandises effectivement achetées le ou avant le septième jour de juin de la présente année à quelque endroit hors du Canada pour importation au Canada, si le ministre des Douanes a preuve satisfaisante que l'achat a été ainsi fait, ainsi que toutes marchandises se trouvant en entrepôt au Canada à ladite date, peuvent être déclarées pour l'acquit des droits tels qu'en vigueur immédiatement avant cette date (sans droit spécial), nonobstant toute augmentation de droits de douanes édictée par le présent acte; sauf que la réserve ci-dessus n'aura plus de force de loi après le trente et unième jour d'août de la présente année.

Ce fut la résolution adoptée en 1904 et s'appliquant aux changements introduits alors dans le tarif. J'ai pris des renseignements à ce propos et je puis dire que la disposition ajoutée en 1904 a été adoptée pour la même raison que celle d'aujourd'hui et que j'expliquerai ainsi: quand une revision générale du tarif est effectuée, le peuple est informé que cette revision doit se faire et par suite il n'est pas d'usage d'accorder un délai pour l'admission des marchandises qui ont donné lieu à des contrats d'achat; cependant, dans le cas d'une revision étendue qui n'est pas une revision générale, mais qui est considérée comme une revision partielle du tarif, il n'est que juste que les personnes qui ont pris l'engagement d'acheter des marchandises sans être prévenues du projet de revision puissent jouir d'un délai raisonnable pendant lequel elles peuvent importer, au tarif en vigueur, les marchandises qu'elles s'étaient engagées précédemment à acheter.

C'est ce qui a motivé le dispositif ajouté à la résolution du tarif. Il me semble qu'il serait absolument injuste que, dans le cas d'une revision du tarif aussi étendue que celle-ci, des commerçants aient à souffrir d'une augmentation de tarif pour des marchandises dont la livraison a été reportée à une date très éloignée dans l'avenir, sans avoir été avisés qu'une revision était projetée.

M. SINCLAIR: On a discuté longuement sur les clous de fil de fer. Il y a beaucoup de fabriques, à part celles qui manufacturent des clous, qui se servent de tringle de fer. Le ministre voudrait-il nous citer les industries dont les tringles de fer sont la matière première?

M. WHITE: La tringle de fer a été de tout temps la base des produits en fils de fer y compris les clous. Les fabricants de fils tirent leurs produits des tringles de fer et seraient atteints, parce que leur matière première est taxée maintenant d'un droit de $3.50 par tonne. Sans doute, mon honorable ami sait qu'ils bénéficient d'un tarif protecteur pour leur industrie et il sait aussi que j'ai accordé un drawback pour le droit sur les tringles de fer qui entrent dans la fabrication des clôtures. Je l'ai fait parce que j'ai cru que l'agriculteur était intéressé au prix du fil à clôture et, en conséquence, j'ai fixé le drawback à 99 p. 100 pour les tringles de fer entrant dans la fabrication du fil de 9, 12 et 13 de jauge, qui sert à fabriquer les clôtures. J'en ai fini avec le fil et les tiges de fer. Mon honorable ami n'était pas présent quand j'ai parlé de l'article suivant du tarif, les chaînes de fer et d'acier.

M. CURRIE: Le ministre a accordé un drawback sur les tringles importées pour la manufacture du fil à clôture et je com-

prends d'après la résolution que c'est limité à certains numéros de grosseur.

Je crois qu'il serait préférable d'étendre la détaxe aux tiges de tout diamètre. Cela ne nuirait à personne et permettrait aux usines canadiennes de fabriquer des fils de petit diamètre, pour faire concurrence à ceux d'un plus fort diamètre qui sont importés. Cela fournirait du travail à un grand nombre d'ouvriers, et je suis convaincu que cela aurait aussi pour effet d'abaisser le prix de la clôture en fil de fer, pour le plus grand avantage du cultivateur de l'Ouest. Pour le cultivateur, le treillis n° 11, vaut autant que le n° 9. Une clôture en fil n° 11 se vend environ 20 cents la perche, en allouant un profit raisonnable; une clôture en fil n° 9, vendue dans les mêmes conditions, coûterait de 27 à 30 cents la perche. Je ne veux pas engager de discussion, mais je demande au ministre d'étudier ce détail avant que le budget soit définitivement voté.

Le Canada importe pour environ 2 millions de dollars de fil de fer à clôture, et la classe agricole croit généralement que cet article est admis en franchise. La matière première est exemptée, mais si le fil est fabriqué en treillis, il est frappé d'un droit de 30 p. 100, de sorte que ceux qui sont au courant de la question ne voient pas plus clairement que moi où se fait sentir la bienfaisante influence de la Sarnia Fence Company et des autres fabriques de fil à clôture. S'il en est ainsi, et si la vente du fil de fer en treillis rapporte des profits importants, pourquoi nos fabricants de fil n'auraient-ils pas une petite part de ces profits, sur un produit qui pourrait tout aussi bien être fabriqué au Canada qu'aux Etats-Unis.

(L'article est adopté.)

478a. Bandes, lisières ou feuilles de fer ou d'acier, épaisseur numéro quatorze ou moindre, enduites, polies, ou non, et sections laminées de fer ou d'acier, n'étant pas des barres ordinaires carrées, plates ou rondes, importées par les fabricants de ferronnerie, pour selliers et d'attelles, pour servir exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures, traitement de faveur, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. BOIVIN: Je vois que les bandes, lisières ou feuilles de fer et d'acier, etc., importées par les fabricants de ferronnerie pour selliers, et pour servir exclusivement à la fabrication de ces articles, seront admis en franchise. Je suppose que le but de ces changements est d'encourager les fabricants?

M. WHITE: Le but est d'encourager l'industrie.

M. BOIVIN: Dans l'ancien tarif, de l'article 470 à 483, on rencontre beaucoup de dispositions semblables. Il y a dans mon comté une manufacture de rabots et autres outils en acier pour charpentiers; il y a quelque temps, les personnes intéressées dans cette industrie ont demandé au ministre d'accorder la franchise douanière ou une remise de droits sur les moules pour les lames de rabots; ces matrices n'existent pas au Canada et les ébauches ne peuvent pas être fabriquées ici. Je ne vois rien dans le tarif qui fasse droit à cette demande. Cette industrie n'existait pas lorsque le tarif Fielding a été adopté, et je désire savoir du ministre s'il est disposé à donner à ces fabricants de rabots la même protection que celle qu'il accorde aux selliers et aux quincailliers.

M. WHITE: Je ne me rappelle pas la demande dont parle l'honorable député, bien que je ne doute aucunement qu'elle ait été faite. Comme mon honorable ami le sait, il est de règle de ne pas faire connaître les changements proposés au tarif avant que l'exposé budgétaire soit prononcé; je me ferai certainement un devoir d'étudier la question.

(L'article est adopté.)

486. Tubes en fer, recouverts de laiton, d'un diamètre n'excédant pas trois pouces, et ornements de laiton, non polis, laqués ou autrement travaillés, importés par des fabricants de lits de fer ou de laiton, pour servir exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures, tarif de faveur, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. A. K. MACLEAN: Est-ce l'article dont le ministre a parlé dans son discours sur le budget?

M. WHITE: Non. Le diamètre des tubes a été porté de deux à trois pouces.

M. A. K. MACLEAN: Il a été question d'un article concernant les objets en cuivre, mais je ne le trouve pas.

M. WHITE: Je vais expliquer ce qui en est. Vu que l'article en question n'apparaît pas ici, des explications sont nécessaires. Sous l'empire du tarif de 1907, le cuivre en barres et baguettes, en couronnes ou autrement, de pas moins de six pieds de longueur et le cuivre en bandes, feuilles ou plaques, non polies, planées ou enduites, était frappé d'un droit général de 10 p. 100. Par un décret ministériel du 11 août 1908, le cuivre fut placé sur la liste

des articles admis en franchise, vu qu'il ne s'en fabriquait pas au Canada.

Une maison qui fabriquait des articles en cuivre avait cessé ses opérations, à la suite d'un incendie, je crois. Ce décret ministériel ne fit pas d'autre changement et le tarif sur le cuivre resta ce qu'il était. Depuis environ un an, on a ouvert, à Toronto, des laminoirs pour le laiton et le cuivre; $250,000 sont engagés dans cette entreprise. On a installé tout l'outillage nécessaire pour fabriquer du cuivre en barres, en baguettes ou autrement.

M. A. K. MACLEAN: Cette maison pourra-t-elle suffire aux demandes du pays?

M. WHITE: C'est ce qu'on me dit. Après une enquête minutieuse, nous avons acquis la certitude que ceux qui se servent du cuivre comme matière première, n'auront aucune objection à ce que l'ancien tarif de 10 p. 100 soit rétabli. Mon honorable ami comprendra qu'à l'époque où le tarif a été établi sur les articles en cuivre, le ministre était sous l'impression qu'il y avait un droit de 10 p. 100 sur le cuivre en barres et en baguettes, qui sert de matière première dans la fabrication d'autres articles plus travaillés. Le décret ministériel a aboli le droit sur le cuivre—sur la matière première—et non pas sur les articles en cuivre. Vu que le laminoir de Toronto-nord est maintenant en état de fabriquer le cuivre en barres et en baguettes, nous rappelons l'article 717, c'est-à-dire, le décret ministériel du 19 août 1908, et le cuivre en barres et en baguettes est remis sous l'empire du tarif de 1907. C'est pourquoi cet article n'apparaît pas dans les présentes résolutions.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre est-il certain que le changement puisse être opéré de cette manière? Croit-il que lorsqu'un article a été exempté de droits par un décret ministériel, il peut être remis sur la liste des objets imposés, par le rappel du décret?

M. WHITE: Nous rappelons le décret ministériel, mais nous ne rappelons pas l'article du tarif qui concernait ce produit.

M. A. K. MACLEAN: Je comprends, mais je me demande si le ministre peut remettre sur la liste des objets imposés un article qui se trouve sur la liste des objets exemptés, sans autre procédure que le rappel du décret ministériel. Mon honorable ami sera peut-être obligé d'amender la loi des douanes.

[M. W. T. White.]

M. WHITE: L'article existe toujours dans le tarif.

M. A. K. MACLEAN: Je parle de la matière première.

M. WHITE: L'article 349 est ainsi conçu:

Laiton en barres et baguettes, en couronnes ou autrement, de pas moins de six pieds de longueur, et laiton en bandelettes, feuilles ou plaques non polies, planées ou enduites—tarif de faveur 5 p. 100; intermédiaire, 7½ p. 100; général, 10 p. 100.

Cet article existe dans le tarif actuel et il serait encore en vigueur, sans le décret ministériel de 1908, qui a aboli le droit. Nous rappelons le décret, de sorte que le cuivre retombe sous le coup de cet article du tarif.

M. A. K. MACLEAN: Je me demande justement si vous avez le droit de faire cela.

M. WHITE: Les fonctionnaires du département paraissaient n'avoir aucun doute sur la question, mais l'opinion de mon honorable ami mérite qu'on s'en occupe, et j'étudierai le cas.

(L'article est adopté.)

542. Fil de jute ou de chanvre, uni, teint ou coloré, importé par les fabricants pour être tissé exclusivement dans leurs propres manufactures, pour isoler les fils conducteurs, ou pour fabriquer les hamacs et la ficelle d'engerbage, tarif de faveur en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. SINCLAIR: Avant d'aborder les articles 542, 543 et 545, concernant le fil de jute, de chanvre, de lin, etc., il est peut-être à propos de dire un mot du fil à rets dont j'ai parlé à plusieurs reprises. J'ai déjà signalé à l'attention du ministre des Douanes et du ministre des Finances une requête des pêcheurs du littoral de l'Atlantique, qui demandent l'admission en franchise du fil à rets employé pour la pêche du homard. Le fil particulier dont on se sert pour cette pêche, s'appelle le merlin non décortiqué. Celui qu'on appelle merlin décortiqué est admis en franchise. L'intention de ceux qui ont fait le tarif de 1907 était d'exempter tout le fil à rets, mais le merlin non décortiqué a été omis, par erreur, dans l'article 682 qui se rapporte à ce produit. Lors de l'adoption de ce tarif, le ministre des Finances a déclaré que tout le fil à rets serait admis en franchise. Plus tard, on s'est aperçu que ce fil avait été omis. On a constaté cette omission il y a à peine deux ou trois ans et, pendant plusieurs années après la dernière revision du tarif, ce fil a été admis en franchise dans les postes douaniers de la Nouvelle-Ecosse. Après

l'avènement du Gouvernement actuel, le ministre des Douanes fit adresser à tous les percepteurs de douanes une circulaire leur disant de ne plus admettre ce fil en franchise. Depuis, il est frappé d'un droit de 25 pour 100.

M. WHITE: Mon honorable ami prétend-il que le Gouvernement actuel a prélevé un droit qui n'était pas perçu antérieurement?

M. SINCLAIR: C'est ce qui a eu lieu dans la pratique.

Au cours de la session de 1912, j'ai porté cettee question à l'attention du Gouvernement, et le ministre trouvera dans le compte rendu des Débats une copie de la circulaire par laquelle le commissaire des douanes donne instruction aux percepteurs de prélever un droit de 25 p. 100 sur ce fil.

En réalité, le premier avis envoyé a été un ordre de prélever les droits sur les deux sortes de ficelle employées dans la pêche au homard, mais ceci a été corrigé un peu plus tard et la perception limitée au merlin décortiqué. A tort ou à raison, cette ficelle a été admise en franchise jusqu'à ce que ces instructions aient été données, un peu après l'arrivée du Gouvernement actuel au pouvoir.

Je pensais qu'il suffirait d'attirer l'attention du Gouvernement sur la chose pour obtenir justice, et j'ai fait des remarques plusieurs fois. La dernière fois, en février dernier, le ministre des Douanes m'a donné l'assurance qu'on y verrait dans la revision du tarif. La chose n'a pas été faite et quand le budget a été présenté, j'ai fait de nouvelles démarches, et le ministre, cette fois, m'a dit qu'il se trouvait en face de certaines difficultés, mais il n'a pas précisé quelles étaient ces difficultés.

Je remarque, dans les item que nous étudions actuellement, que le ministre se montre très généreux pour les manufacturiers, mais il ne semble pas beaucoup s'intéresser aux pêcheurs. Par exemple, l'item 533a:

Déchets de laine blanche, cardée, importés par les fabricants de lainages pour servir exclusivement dans leurs propres fabriques.

En franchise. Et l'item suivant:

Fil de jute ou de chanvre, uni, teint ou coloré, importé par les fabricants pour être tissé exclusivement dans leurs propres manufactures, pour isoler les fils conducteurs, ou pour fabriquer les hamacs et la ficelle.

En franchise. Et le suivant, item 543:

Fil de lin, pour fabrication d'essuie-mains, de damas, et de toile sans couture pour la confection des boyaux à incendie, et importé par les fabricants de ces articles pour servir exclusivement à leur fabrication dans leurs propres manufactures.

En franchise. S'il y a une raison pour refuser à 65,000 pêcheurs des côtes des Provinces maritimes ce qu'ils demandent, je voudrais la connaître. Au cours de cette discussion, on a trouvé que dans plus d'une occasion des changements avaient été faits et des droits avaient été imposés à la demande d'un petit manufacturier. La nuit dernière nous avons découvert qu'une petite maison américaine de Port-Hope avait eu assez d'influence sur ce Gouvernement pour obtenir l'admission en franchise des matériaux bruts dont elle avait besoin. Une autre petite maison de Windsor a eu assez d'influence pour faire imposer un droit sur la soude caustique qui est employée par tous les fabricants de savon du pays et qui affectera toute personne faisant usage de savon, et on s'en sert de ce côté-ci de la Chambre. Comment se fait-il que les pêcheurs n'ont aucune influence sur le Gouvernement?

M. GRAHAM: Ils n'emploient pas la bonne qualité d'appât.

M. SINCLAIR: Je crois qu'on doit quelque petite concession aux pêcheurs de notre pays. Le très honorable premier ministre (M. Borden) leur a promis les médicaments gratuits, mais il semble avoir oublié tout cela. La ficelle libre que je demande à l'heure actuelle n'est qu'une bagatelle comparée aux frais d'approvisionnement des médicaments gratuits et de l'établissement des services médicaux gratuits pour les 65,000 pêcheurs du littoral est du Canada. Dans mon propre comté, les pêcheurs et les cultivateurs ont été éconduits chaque fois qu'ils ont demandé quelque chose au Gouvernement du jour. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) a contremandé tous les octrois faits par l'ancienne administration pour la construction de brise-lames et d'améliorations le long de la côtière du comté que je représente. Il les a contremandés après qu'ils eussent été votés et après que les soumissions eussent été demandées, et dans quelques cas même après que les entreprises eussent été adjugées. Quand je lui ai demandé pourquoi il avait agi de cette façon, il m'a répondu qu'il lui fallait s'occuper d'autres localités plus importantes. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane) a contremandé une entreprise pour la construction d'un embranchement dans mon comté, et il ne s'est pas arrêté si court. Il a imposé un taux plus

élevé de transport sur le poisson frais, et les hommes qui s'occupent maintenant de l'industrie de la pêche sont obligés de combattre cette entrave. S'ils veulent expédier une charge de wagon de poisson au marché, il leur faut payer $10 ou $12 de plus qu'ils n'avaient à débourser en 1911. L'honorable ministre du Commerce (M. Foster), lorsque nous lui avons demandé s'il considérait une requête des pêcheurs de la côte, demandant de meilleures communications avec le marché de Boston, pour leur permettre de profiter des prix supérieurs qu'ils pouvaient y trouver pour leur poisson frais, c'est lui qui a aussi fermé le cœur et n'a pas voulu écouter notre prière. J'ai cru que j'aurais meilleure chance avec le ministre des Finances. Je croyais rencontrer un homme qui a des idées plus larges et qui ne permet pas aux mesquines considérations de parti d'entrer en jeu. Je comptais sur lui pour faire quelque chose, et je dois dire que je serai profondément désappointé s'il ne nous accorde pas quelque secours à ce sujet.

Je joue maintenant ma dernière carte et si je perds la partie, ce sera tant pis. Je devrai m'en retourner chez moi et dire aux pêcheurs de mon comté que j'ai demandé au ministre des Finances de régler cette question et qu'il a refusé de le faire. J'espère ne pas être obligé de faire cela.

M. LOGGIE: Je proposerais au ministre de régler cette difficulté dont mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) a parlé. Le cordage et le câble de moins de 1½ pouce de diamètre en usage dans la pêche du homard sont déjà admis en franchise, et s'il admet en franchise le merlin dont on se sert dans la pêche du homard, cela arrangera les choses.

M. WHITE: En ce qui concerne l'explication des difficultés de l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair), cela me rappelle un vers d'Hamlet que j'ai entendu l'autre soir:

"One woe doth tread upon another's heels". (Un malheur n'attend pas l'autre.)

J'ai dûment considéré le sujet sur lequel l'honorable député de Guysborough attire mon attention, et j'ai eu l'occasion dernièrement d'étudier cette question. Il y a une déclaration que mon honorable ami a faite et que je crois qu'il retirera lorsque les faits que j'ai ici devant moi lui seront signalés. J'ai cru lui entendre dire que le Gouvernement actuel a fait un règlement qui n'avait pas été adopté durant le terme d'office du gouvernement précédent, concernant cette question de droit sur la ficelle.

[M. Sinclair.]

Voici les faits. Le 18 mars 1909, le percepteur des douanes à Yarmouth avertit ce bureau que cette ficelle était aussi employée par les manufacturiers de meubles et les fonderies de fer pour attacher les paquets pour l'expédition; et le 26 mars 1909, le percepteur fût averti que cette ficelle, quoiqu'elle soit en usage pour les pièges à homards, n'avait pas droit entièrement à la franchise. Le 14 mars 1911, le percepteur des douanes à Chatham écrivit une lettre au bureau des douanes, demandant dans quelle classe du tarif cette ficelle devait être comprise lorsqu'elle devait servir dans les pièges à homards. On l'avertit le 18 mars 1911 qu'elle était imposable. Le règlement fait en décembre 1911 le fut en vertu de décisions rendues auparavant. J'ai fait des enquêtes et je suis informé, quoique je ne prétende pas que j'aie complété toutes mes enquêtes à ce sujet, qu'il est presque impossible d'admettre cette ficelle en franchise avec la mention qu'elle doit être en franchise lorsqu'elle doit servir dans la pêche, parce qu'une fois qu'elle est dans les mains des marchands détailleurs, il est tout à fait impossible de la suivre, et cela la rendrait conséquemment en franchise pour tous les usages.

M. A. K. MACLEAN: Nous avons la même condition pour les cordes servant à la pêche du homard.

M. WHITE: Je suis informé par les officiers des douanes que, à leur avis, il serait impossible de suivre la ficelle dont il est question. Le fait d'admettre cette ficelle en franchise dans le but que mon honorable ami a dans l'idée aurait pour résultat qu'elle serait en franchise pour tous les usages. J'ai l'intention de mener mes enquêtes encore plus loin, et je considèrerai la question attentivement avant la revision finale du tarif. Pour le moment, je ne puis pas me rendre à la requête de mon honorable ami et admettre cette ficelle en franchise, pour les raisons que j'ai déjà données.

M. SINCLAIR: Je remercie le ministre pour son explication. Ce n'était pas mon intention de tromper le comité sur les faits. Je n'étais pas informé qu'avant 1911 une enquête avait été faite à ce sujet; mais je savais qu'une circulaire, insérée dans les journaux et envoyée à tous les officiers des douanes, avait été émise en septembre 1911 par le commissaire. C'est là tout ce qui m'a été signalé à ce sujet. Les officiers des douanes dans les Provinces maritimes me disent aussi que sous l'administration précédente, cette ficelle était admise en franchise, et j'ai cru que cette information était correc-

te. Tel était le cas dans quelques localités. Pour ce qui est de la difficulté, je crois que le ministre n'aura pas plus de difficulté qu'il n'en a déjà au sujet de la ficelle introduite pour la pêche. Il est bien vrai que, de temps à autre, des gens tromperont les autorités, et que certains importeront du câble pour la pêche et s'en serviront pour autre chose. Je ne doute pas qu'ils feront la même chose avec la ficelle, mais je ne crois pas que les fraudes commises seront bien nombreuses.

M. LOGGIE: Je suppose que la grande difficulté sera que les marchands de campagne baisseront le prix au taux d'importation, et que l'acheteur, en général, ne sera sous aucune obligation.

(L'article est adopté.)

546. Toile de jute ou canevas, non teint, et seulement rasée, blanchie, pressée ou calendrée —tarif préférentiel britannique, 7½ p. 100; intermédiaire, 10 p. 100; général, 10 p. 100.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre voudrait-il expliquer s'il y a eu augmentation du droit sur ces articles; et si oui, la raison de l'augmentation?

M. WHITE: Cette question est un peu difficile à expliquer. Mon honorable ami voudra-t-il lire l'item 545, qui est comme suit:

Jute et bouts de jute, tissus de jute ou canevas, venant du métier, ni teints, ni rasés, ni pressés, ni calendrés, ni finis en aucune façon.

Le changement est dû en partie au fait qu'il est nécessaire pour fins administratives, parce qu'il est difficile de distinguer entre le jute et bouts de jute et les tissus de jute ou canevas. Cet item 545 comprenait auparavant le canevas de jute, non teint, indistinctement. Comme le canevas de jute est de la toile de jute, le département des Douanes a décidé, en janvier 1912, que le canevas de jute, non teint qui n'a été seulement que rasé, blanchi, passé ou calendré était admis en franchise. Cette décision annulait presque l'item 546. Le changement que nous faisons, fait disparaître tout doute quant aux intentions du Parlement. Dans l'item 546 des résolutions du tarif, on a ajouté les mots "canevas de jute" après les mots "tissus de jute" et jute non teints et seulement rasés, blanchis, pressés ou calendrés, qui deviennent soumis au tarif général de 10 p. 100.

M. A. K. MACLEAN: Et vous n'avez pas perçu ce droit l'année dernière?

M. WHITE: Non, et aujourd'hui le canevas de jute est imposable, tandis qu'autrefois il ne l'était pas.

M. MACLEAN: Y a-t-il une raison pour ce changement?

M. WHITE: Non, excepté qu'on ne peut pas le distinguer de la toile de jute, et la même raison existe d'imposer le canevas de jute que la toile de jute. Je suppose que le principe d'une protection raisonnable s'applique dans le cas actuel.

M. GRAHAM: Cela touche-t-il à la fabrication des sacs?

M. WHITE: Je le crois, mais, franchement, je ne connais pas grand'chose en fait de canevas de jute ou toile de jute. Le changement est fait plutôt pour fins administratives que pour d'autres raisons.

M. GRAHAM: Mon attention a été appelée sur cette question par quelqu'un qui m'a dit qu'il s'attendait que le ministre la discuterait lui-même en comité. Cette personne m'a dit que le changement aurait un effet sur la fabrication des sacs, et toucherait conséquemment ceux qui s'en servent. Le point principal sur lequel il a appelé mon attention a été l'exportation du grain de l'Ouest. Si le grain est expédié vers l'Ouest pour transit par le canal de Panama, je crois qu'il est admis qu'il faudra le mettre dans des sacs.

Conséquemment, le droit sur cette matière première dans la fabrication des sacs pourra représenter une somme assez forte, non seulement pour les fabricants de sacs mais aussi pour les producteurs de grain. C'est l'honorable député d'Huntingdon (M. Robb) qui m'a fourni ce renseignement, et comme c'est un grand minotier, son opinion a de l'autorité. Celui qui lui a parlé de la question a dit qu'il l'avait soumise au ministre, et qu'il s'attendait que ce dernier la discuterait en comité.

M. WHITE: Aucun manufacturier de sacs ne s'est opposé à ce changement. En vertu de l'item 252 du tarif, les sacs de chanvre, de lin ou de jute paient un droit de 20 p. 100. Je n'augmente pas ce droit. Je ne crois pas qu'il y ait danger d'augmentation dans le prix des sacs, parce que ces manufacturiers comme les autres n'exigeront que le prix qu'ils pourront obtenir. Je ne crois pas que l'imposition d'un léger droit sur la jute ou le canevas de jute aura un effet appréciable sur le prix des sacs.

M. LOGGIE: Est-ce que les fabricants de sacs ne se servent pas de jute importée en franchise en vertu de l'item 545?

M. NESBITT: C'est là l'intention. J'ai soulevé cette question l'autre soir, et l'on m'a expliqué que l'on avait fait deux item au lieu d'un dans le tarif actuel, parce que quelques manufacturiers importaient du canevas de jute qui avaient subi plus de préparations que celles permises par l'article 545, les douaniers en certains endroits interprétant mal cet item.

M. J. D. REID: C'est pour rendre la chose claire.

M. WHITE: Je ferai remarquer, bien que je n'en sois pas absolument certain, que dans le cas de l'exportation du grain en sacs dont parle l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), une remise de droits est accordée.

548a. Ficelle ou fil de papier importé par les fabricants de meubles pour servir seulement dans leurs propres manufactures à la fabrication des meubles—préférence britannique, en franchise; tarif intermédiaire, en franchise; tarif général, en franchise.

M. WHITE: Le but de ce changement est de faire l'uniformité avec l'item 724 du tarif actuel qui pourvoit à l'admission en franchise de cet article lorsqu'il est importé pour fabriquer les tissus dans les manufactures canadiennes.

Je crois savoir qu'on avait l'intention d'y comprendre le cas des fabricants de meubles, mais les mots "réduite en tissu" ne s'appliquent pas aux procédés d'après lesquels l'ébéniste emploie cette ficelle. Le changement doit s'appliquer aux ébénistes, la portée de cet item étant étendue à cette fin.

M. SINCLAIR: Ce serait le même cas que celui que je soumettrai à l'honorable ministre au sujet de la ficelle à pêche.

M. WHITE: Mais l'honorable ministre l'admettra, celui-ci souffre moins de difficultés.

M. SINCLAIR: Peut-être.

Broderies, n.a.p.; dentelles, n.a.p; soutaches, n.a.p.; rubans de coton ou de toile ne dépassant pas un pouce et quart en largeur, non compris les galons-mesures; franges, n.a.p.; cordons; élastiques, ronds ou plats; élastiques à jarretières; glands; mouchoirs de toute sorte; collets ou collerettes en dentelle, et tous articles de dentellerie; filets en coton, en toile, en soie ou autre matière, n.a.p.; taies d'oreillers et rideaux, garnis ou non garnis; corsets de toute sorte; vêtements de toile ou de coton, n.a.p.—tarif de faveur de la Grande-Bretagne, 25 p. 100; tarif intermédiaire, 32½ p. 100; tarif général, 35 p. 100.

M. WHITE: Nous y avons compris toutes soutaches, n.a.p., et tous rubans de coton ou de toile. Ce changement est en partie fait pour des fins d'administration; l'augmentation de revenu ne sera pas considérable. Ces rubans sont faits par la Belding Paul Corticelli Company et autres manufacturiers du Canada, et il est presque impossible, me dit-on, de distinguer entre les soutaches et les rubans. Voilà pourquoi nous avons compris ceux-ci dans l'item.

M. BOIVIN: Je vois le mot "élastiques à jarretières". Mais il y a dans le tarif un autre item qui comprend les élastiques de plus d'un pouce de largeur, sur lesquels est imposé un droit de 20 p. 100. Le ministre peut-il me dire la raison de cette différence entre 35 p. 100 de droit sur des élastiques étroits et 20 p. 100 sur des élastiques à peine plus larges?

M. WHITE: C'est un point que l'honorable député m'a signalé au sujet de la tavelle dont on se sert pour la fabrication des bretelles, n'est-ce pas?

M. BOIVIN: Oui.

M. WHITE: Quant à l'augmentation de droit qu'on a demandée par rapport à cet article, les fabricants de bretelles prétendent que vu la grande variété de dessins et de patrons de ces tavelles, mieux vaut ne pas établir de manufacture au Canada pour en fabriquer. Cet article est le principal élément qui entre dans la fabrication des bretelles. On a donc jugé à propos de différer l'étude de cette question jusqu'à la revision générale du tarif. Il est un autre point que l'honorable député m'a signalé.

M. BOIVIN: J'ai parlé de protéger ceux qui fabriquent ces élastiques, soit en leur accordant une remise de droits ou en permettant l'entrée en franchise du coton filé dont on se sert pour les fabriquer. Je vois que, d'après ce tarif, le jute, le chanvre, la toile et la laine filés sont admis en franchise quand ils sont destinés à la fabrication de différents articles par les manufacturiers canadiens.

On a demandé au ministère—et cette demande a dû être prise en considération, bien que le tarif n'ait pas été changé—d'admettre en franchise le coton filé afin qu'il fût employé dans la fabrication des tissus élastiques. Les fabricants de cotonnades disent que ce qu'ils appellent le coton peigné et mercerisé n'est pas fabriqué au Canada et ne peut être obtenu dans ce pays. Le fil de coton grossier n'est produit qu'en petites quantités et par une seule filature, au Canada, c'est-à-dire par la Dominion Textile Company, je crois. Je crois savoir

qu'elle a écrit au ministre qu'elle avait vendu tout ce qu'elle en avait produit et n'en avait plus à vendre. Il y a dans mon comté une fabrique qui fait de la toile élastique. Il ne s'en faisait pas au Canada, il y a quatre ans. A présent il s'en fait à Granby, par la Granby Elastic Webbing Company, et aussi à Hamilton. Ce sont les deux seules localités où il s'en fabrique au Canada. La raison que l'honorable ministre a donnée pour ne pas augmenter le droit sur la toile élastique plus large, est une excellente raison. En effet, le fabricant de bretelles paierait sa matière première plus cher et serait obligé de vendre plus cher les produits de son industrie. Bien que ce soit, comme l'a dit l'honorable ministre, à l'occasion de l'exposé budgétaire que nous soyons censés demander des renseignements au sujet des diverses modifications du tarif, je dirai que la demande dont il s'agit est devant le ministère depuis deux ans et qu'on a fait deux exposés budgétaires sans qu'elle ait encore provoqué de réponse.

Le ministre ne sera-t-il pas bientôt en état de nous dire si ce coton filé sera inscrit sur la liste des articles admis en franchise, ou ne pourrait-il pas nous dire dès maintenant pourquoi il n'y sera pas inscrit, afin que je puisse transmettre son renseignement aux actionnaires de cette compagnie?

M. WHITE: Je suis heureux que l'honorable député m'ait exposé son cas. Les choses se passent comme il l'a dit. Je reçois communications, lettres et requêtes au sujet des modifications à faire au tarif. Je réponds avec toute la politesse possible qu'il faudra attendre l'exposé budgétaire. Le cas dont vient de parler l'honorable député, il peut être réglé de ma manière, c'est-à-dire soit dans l'exposé budgétaire soit par décret du conseil, car la loi actuelle permet à l'exécutif de réduire ou d'abolir les droits sur les articles qui entrent dans la fabrication de produits canadiens. Tout ce que je puis dire à mon honorable ami pour le moment—et je suis sûr qu'il ne me taxera pas pour cela d'impolitesse—c'est que je m'occuperai avec plaisir de voir ce qu'il y a réellement moyen de faire dans le cas en question.

M. BOIVIN: Je comprends bien que l'honorable ministre ne peut modifier le tarif ce soir ni en aucun autre temps, excepté dans l'exposé budgétaire; mais la requête ayant été rejetée, je pensais qu'il pourrait au moins dire pourquoi on l'avait rejetée. Ce n'eût pas été annoncer une modification du tarif.

M. WHITE: Les questions de tarif sont trop compliquées pour qu'il soit possible de donner de telles raisons. Il y a, au sujet de modifications à apporter au tarif, des opinions si diamétralement opposées, que ce fait seul nous indique qu'il n'est pas bon de mettre de telles raisons en écrit. Mon honorable ami devra se contenter d'apprendre, comme toute autre personne se trouvant en pareil cas, que si le Gouvernement doit modifier le tarif, il le fera dans le budget ou par décret du conseil. C'est tout ce qu'un ministre des Finances peut répondre en pareille circonstance.

M. STANFIELD: I honorable député de Shefford veut-il dire que ceux qui fabriquent cette toile élastique ne pourrait pas se procurer de coton peigné au Canada?

M. BOIVIN: Le gérant m'a dit qu'il était impossible de s'en procurer à cette fin au Canada. Pour moi, je n'en sais rien personnellement, car je ne fais pas partie de la compagnie et je n'y ai aucun intérêt direct.

M. STANFIELD: L'honorable député aurait peut-être intérêt à apprendre qu'on peut en obtenir en grandes quantités de la Dominion Cotton Company.

(L'article est adopté.)

577. Soie grège ou filée, importée par les fabricants de fil de soie, de sous-vêtements de soie ou d'étiquettes tissées, pour servir dans leurs propres manufactures à la fabrication de ces articles—tarif de faveur de la Grande-Bretagne, tarif intermédiaire et tarif ordinaire: en franchise.

M. WHITE: Je désire changer le texte de l'article afin qu'il se lise ainsi:

Soie grège ou filée, importée par les fabricants de sous-vêtements de soie ou d'étiquettes tissées et de soie filée, importée par les fabricants de fil de soie, pour servir exclusivement à la fabrication de ces articles dans leurs propres manufactures, en franchise.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

Broderies, n.a.p.; dentelles, n.a.p.; soutaches, n.a.p., etc.—Tarif de faveur de la Grande-Bretagne, 25 p. 100; tarif intermédiaire, 32½ p. 100; tarif général, 35 p. 100.

M. GRAHAM: Cela va-t-il avoir de l'effet quant au prix de la matière première qui est achetée par les fabricants de bretelles au Canada?

M. WHITE: Je ne le pense pas. Nous insérons seulement les rubans parce que, pour des fins d'administration, nous ne saurions les distinguer des soutaches. Je ne pense pas que ce soit un item important. Personne, que je sache, n'a encore

fait d'objection à ce qu'il fût inclus dans cet article.

M. GRAHAM: Un industriel de ma propre ville m'a questionné à ce sujet et je n'étais pas en état de lui dire ce qui en serait.

(L'article est adopté.)

651a. Boutons d'ivoire végétal, par grosse: pour l'Angleterre, 5 cents et 20 p. 100; intermédiaire, 5 cents et 30 p. 100; général, 5 cents et 30 p. 100.

M. LOGGIE: D'où vient la nécessité d'un droit spécifique aussi haut?

M. WHITE: Elle vient de ce que les fabricants de boutons d'ivoire subissent au Canada une vive concurrence de la part de l'Autriche et de l'Allemagne, l'article autrichien étant admis à bénéficier du tarif intermédiaire. Nous avons augmenté la taxe sur cette sorte de boutons dans le but de soulager le manufacturier canadien. Je crois que cette modification s'imposait.

M. LOGGIE: Il me semble que ce droit spécifique ajouté aux 30 p. 100 ad valorem porte la taxe bien haut.

(L'article est adopté.)

Résolution n° 5—Marchandises prohibées.

M. GRAHAM: Le ministère des Douanes devrait s'assurer que ses agents savent distinguer une aigrette quand ils la voient. Je me trouvais un jour dans un train où un agent de la douane se disposait à prendre à une dame une plume très ordinaire, croyant, d'après le discours du ministre, que c'était un article prohibé.

(La résolution est adoptée.)

M. WHITE: Sous le n° 1023, je voudrais que l'on omît, après le mot "acier" les mots "ou arbres tournés et polis", de manière que l'article se lise ainsi qu'il suit:

Barres laminées hexagonales, de fer ou d'acier, lorsque employées dans la manufacture de barres de fer ou d'acier étirées ou laminées à froid.

M. NESBITT: Pourquoi omettre ces mots?

M. WHITE: Si mon honorable ami me le permet, je donnerai demain ce renseignement. Ce sont des termes qui sortent de l'ordinaire, et il va me falloir consulter un spécialiste. Il y a deux résolutions, les nos 29 et 31 des mesures du Gouvernement, qui ont trait au tarif. On me dit qu'elles sont de la compétence du comité des voies et moyens. Je vous prierais, monsieur le président, ou monsieur l'Orateur, de me dire si rien s'y oppose. Il y est question de droits à rembourser sur les fontes importées

au Canada et qui entrent dans la fabrication d'articles exportés par les manufacturiers canadiens, et aussi dans la fabrication des lieuses, faucheuses et moissonneuses. Mon intention est de comprendre dans cette résolution le n° 31, afin de tout mettre dans le même projet de loi, parce que je trouve inopportun de présenter dans une même session deux projets de loi de douanes. Le n° 29 est une affaire distincte, à laquelle il sera pourvu par une autre loi.

M. le PRESIDENT: Je n'y vois pas d'objection.

M. WHITE: Si la Chambre le désire, je suis prêt à donner des éclaircissements sur les résolutions 29 et 31.

M. GRAHAM: Est-ce que ce n'est pas là ce que nous avons discuté ce soir, et ne vous faut-il pas faire adopter ces résolutions pour votre loi de douanes?

M. WHITE: Le n° 31 est une résolution qui se rattache au tarif, et l'on me dit que rien ne s'oppose à ce que je la présente maintenant. Mes collègues de la gauche savent, je pense, quel est le but que je cherche à atteindre par cette modification, dont l'objet est de venir en aide à l'industrie de l'acier. Les fabricants d'articles à exporter dans lesquels il entre du fer en gueuse, de même que les fabricants des articles mentionnés dans cette résolution inscrite au Feuilleton sous le n° 31, lesquels ont droit à un drawback dans le cas des moissonneuses, faucheuses, lieuses et accessoires de ces dernières, trouvent avantageux d'acheter toutes leurs fontes à l'étranger plutôt qu'au Canada. C'est à leur demande, souvent renouvelée, que nous avons décidé de présenter cette mesure. J'ai suffisamment expliqué ce qui en est dans le discours que j'ai prononcé sur la situation budgétaire, et je crois inutile d'y revenir. La seule question qui se présente aujourd'hui touche à la procédure. Je demanderais de ne pas comprendre dans ces résolutions le n° 29 des mesures du Gouvernement, attendu qu'il s'agit d'une modification à la loi des douanes. Le n° 31 est un amendement au tarif, et c'est celui-là que je désire faire entrer dans le projet de loi que je vais présenter à la suite de ces résolutions, de sorte que, monsieur le président, il vous suffira de comprendre dans les résolutions le n° 31 des mesures inscrites au Feuilleton.

M. SINCLAIR: Je n'ai pas saisi le sens de cette omission, à l'article 1023, des mots "ou arbres tournés et polis". Est-ce que

cela veut dire que le fabricant de ces arbres n'aura pas droit à un remboursement?

M. WHITE: On m'a dit que les barres laminées hexogonales de fer ou d'acier ne sont pas employées dans la fabrication des arbres.

(Il est fait rapport de la résolution, laquelle subit ses première et deuxième lectures et est adoptée).

(La séance est levée à onze heures et trente-trois minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 1er mai 1914.

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

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DU TARIF DE 1907.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Les résolutions que j'ai déposées à l'occasion de l'exposé budgétaire ayant été approuvées hier par le comité des voies et moyens et subséquemment agréées par la Chambre, je demande maintenant à déposer un bill portant modification du tarif de 1907 et basé sur ces résolutions.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. MACDONELL: Je demande à prendre la parole sur un fait personnel. Mes honorables collègues de Brant (M. Fisher) et d'York-nord (M. J. A. M. Armstrong) appelaient l'attention de la Chambre sur un certain article que le "Globe" de Toronto publiait mercredi, le 29 avril, article portant que certains députés ministériels étaient ouvertement hostiles à l'aide que le Gouvernement projette d'accorder au Nord-Canadien. Je n'étais pas à la Chambre à ce moment-là, sans quoi je me serais joint à mes honorables collègues pour dénoncer l'inexactitude de cette allégation. Mon nom ayant été mentionné parmi d'autres, je profite de cette première occasion pour déclarer qu'en ce qui me concerne la nouvelle est dénuée de tout fondement. Je considère, au contraire, que la convention ne saurait être ni plus complète ni plus pratique, et que le Gouvernement ne pouvait pas faire d'opération plus avantageuse. C'est avec plaisir que j'appuierai le projet.

LE DROIT SUR L'ACIER DE CHARPENTE.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): On a appelé mon attention sur le compte rendu que la "Gazette" de Montréal et d'autres journaux publient aujourd'hui, et qui fait voir que l'on s'est mépris sur le sens des observations que je faisais hier au cours de la discussion sur certains item du tarif qui ont trait à l'acier. Voici ce que porte le compte rendu:

> Hier soir, au cours de la discussion sur les item du tarif relatifs à l'acier, l'honorable M. White donnait à entendre qu'il y aurait peut-être lieu, pour faire face à la situation qui prévaut au Canada, de modifier de nouveau les droits sur l'acier et plus particulièrement sur l'acier de charpente. Au dire de M. White, cette question intéresse profondément, il va sans dire, et de façon toute particulire, les constructeurs de ponts et les autres fabricants dont l'industrie se rattache à la construction des ponts; et ces industriels auraient à faire des représentations susceptibles de motiver de nouvelles modifications dont il s'est abstenu d'indiquer la nature.

Je vais me reporter aux "Débats" pour donner lecture de ce que j'ai dit. Je faisais allusion à la résolution par laquelle le Gouverneur est autorisé, lorsqu'il aura lieu de croire qu'il se fabrique en Canada en notable quantité, avec de l'acier de provenance canadienne, des cornières et poutres de fer ou d'acier, des fers en U et d'autres pièces en fer ou en acier laminé de toute forme et pesant 120 livres et moins à la verge de longueur, à décréter que le texte suivant soit substitué à l'item 379, annexe "A", du Tarif douanier de 1907:

> 379. Fers et aciers laminés en poutres, en U et d'angle, et fer et acier laminé d'autres formes, ni percés à l'emporte-pièce ni forés et sans autres plus-value, pesant plus de cent-vingt livres à la verge en longueur, n.d., à l'exclusion des pièces de forme carrée, plate, ovale ou ronde et des rails de chemins de fer, par tonne:—tarif de faveur pour la Grande-Bretagne, $2; tarif intermédiaire, $3; tarif général, $3.

Et je disais que l'on pourrait, dans ce cas, se prévaloir de l'autorisation pour prélever sur chaque tonne d'acier de charpente pesant 120 livres et moins à la verge de longueur, et non plus 35 livres, le droit de $7 que le tarif général prescrirait alors. Tel est actuellement le chiffre du droit sur l'acier de charpente pesant jusqu'à 35 livres à la verge de longueur. L'item dont je viens de donner lecture n'entrera en vigueur que sur l'ordre du Gouverneur en conseil, lorsqu'il aura lieu de croire que les cornières de fer ou d'acier laminé

et les autres articles qui y sont spécifiés se fabriquent au Canada en assez grande quantité.

En réponse à mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald), j'ai dit:

Je compte que d'ici à dix-huit mois ou deux ans, on verra surgir au Sault et peut-être aussi à New-Glasgow, Sydney et Hamilton des usines où l'on pourra fabriquer des pièces de charpente en acier pesant jusqu'à 120 livres à la verge de longueur. Dès que le Gouvernement aura la preuve que l'acier de charpente de ce poids peut se fabriquer au Canada, le droit sera augmenté. Il se peut que ce changement donne lieu à de nouvelles modifications du tarif. Ainsi, le droit sur l'acier de charpente touche à l'intérêt des fabricants de ponts.

Certes, je ne songeais nullement à la modification du droit de $7 par tonne que prescrit cet item du tarif. Je disais que ce changement pourrait donner lieu à de nouvelles modifications du tarif, mais, bien entendu, à l'égard d'autres produits et non de ceux-là; je parlais de modifications qui seraient la conséquence du changement. Je tiens donc à ce que l'on sache bien que les modifications auxquelles je songeais ne visaient pas les produits en question, et pour qu'il ne subsiste aucun doute à cet égard, j'ajouterai que le Gouvernement n'a pas l'intention de proposer d'autre modification du tarif au cours de la présente session du Parlement.

Sir WILFRID LAURIER: C'est pour pouvoir se laisser convaincre plus tard.

M. WHITE: Mon très honorable ami sait bien que ce qui me caarctérise le plus, c'est ma disposition à me laisser convaincre.

Sir WILFRID LAURIER: Oui, mais pas toujours comme il faudrait.

M. WHITE: Je constate avec plaisir que nous sommes tous deux d'accord sur le point principal.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION POUR MODIFIER LA LOI SUR LES GRAINS.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu de modifier la loi des grains du Canada, chapitre 27 des Statuts de 1912, et de décréter que des avances jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas cinq cent mille dollars peuvent être faites au ministère à même le fonds de revenu consolidé du Canada pour défrayer les frais de transport et les droits de pesage et d'inspection du grain reçu dans les élévateurs ou expédié des élévateurs administrés et régis par Sa Majesté, et que ces paiements seront sujets à toutes les dispositions de la loi du revenu consolidé et de l'audition; et quand les paiements ainsi faits seront remboursés à Sa Majesté, le remboursement sera versé entre les mains du ministre des Finances et Receveur général du Canada pour être déposé au crédit dudit fonds du revenu consolidé.

(Présidence de M. Blondin.)

M. OLIVER: Avant que ce projet de résolution ne soit adopté, le ministre du Commerce daignera sans doute fournir au comité les renseignements que l'on a déjà demandés au sujet de l'exploitation des élévateurs maritimes de l'Etat, exploitation que le présent projet de résolution a pour objet de faciliter.

L'hon. M. FOSTER (ministre du Commerce et de l'Industrie): Mon honorable ami trouvera peut-être aussi bon de n'exiger ces renseignements que lorsque le bill sera mis à l'étude; je serai alors en mesure de les lui fournir. Pour le moment, il ne s'agit que d'un simple projet de résolution. Si l'honorable député veut bien m'indiquer quels sont les renseignements auxquels il tient plus particulièrement, je pourrai les lui donner quand nous aborderons l'examen du projet de loi, ce qui aura probablement lieu lundi ou mardi.

M. OLIVER: Les renseignements que l'on a demandés au ministre se rapportent aux frais du service des élévateurs régionaux et au mode d'exploitation que l'on adoptera.

M. FOSTER: Je me munirai de ces renseignements.

M. OLIVER: Nous désirerions savoir aussi exactement que possible comment le Gouvernement compte utiliser ces élévateurs en attendant qu'ils soient achevés, et de quelle manière il entend disposer de la prochaine récolte. Il se peut que l'on désire des renseignements supplémentaires au sujet de l'élévateur maritime de Fort-William.

M. FOSTER: Mon honorable ami voudra bien se rappeler que, lorsqu'il s'est agi de voter les crédits concernant les élévateurs, j'ai dit, en comité du budget, que je serais prêt à répondre à toute question sur ce sujet quand nous aborderons l'étude des crédits concernant les bâtiments à vapeur. Or, il reste encore un item à étudier et on peut en profiter pour poser toutes les questions complémentaires utiles.

M. OLIVER: S'il m'était permis d'exprimer mon opinion sur ce point, je dirais que la discussion du projet de loi basé sur ces résolutions me semble l'occasion la plus convenable pour permettre au ministre de fournir tous les renseignements désirables

au sujet des élévateurs et de l'application de la loi sur les grains.

(Il est fait rapport de la résolution.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. FOSTER demande à déposer un projet de loi (bill n° 170) portant modification de la loi des grains.

Cette motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX BEURRES ARTIFICIELS.

La Chambre passe à la discussion des articles du projet de loi (bill n° 112), déposé par M. Burrell, tendant à réglementer la fabrication et la vente des produits laitiers et de prohiber la fabrication ou la vente de beurres artificiels.

Sur l'article 4 (qualité du lait pour les fabricants).

M. BURRELL : Le seul changement apporté au libellé de l'article correspondant de la loi existante c'est que, afin d'atteindre de nouveaux procédés ou moyens de fabrication et de transport, employés depuis la mise en vigueur de la dite loi, on y ajoute les expressions suivantes: "de poudre de lait ou de caséine, ni à une station d'expédition de lait ou de crème, ni à un établissement pour l'embouteillage du lait, ni à d'autres établissements où le lait ou la crème sont reçus pour être vendus ou expédiés".

M. OLIVER : Je ne cherche point à entraver la marche du bill en discussion, mais l'industrie laitière est vraîment très importante dans la partie du pays que j'ai l'honneur de représenter ici. Bien qu'il se puisse qu'aucune difficulté ne se soit présentée dans le passé, il me semble que l'alinéa *b* est de nature à en faire naître plusieurs. Cet alinéa est ainsi conçu:

> Du lait dont une portion quelconque de cette partie du lait dénommé le quatrième ou dernier lait d'une traite (strippings) a été enlevé.

Je ne sais pas jusqu'à quel point l'honorable ministre de l'Agriculture se connaît en produits laitiers, mais je pense que c'est là une disposition peu pratique, de nature à causer à un cultivateur quelconque les ennuis de poursuites injustifiables. J'admets bien volontiers que l'on doive punir quiconque fournit du lait impur ou additionné d'eau, mais, à mon avis, et avec tout le respect que je dois aux législateurs, il est tout simplement absurde d'exiger qu'un cultivateur mette jusqu'à la dernière goutte tout le lait de chaque vache dans le produit qu'il envoie à la fabrique.

M. BURRELL: Je ne sache pas que l'application de cette disposition, que contient l'ancienne loi, ait soulevé aucune difficulté. D'ailleurs, la peine encourue de ce chef est naturellement peu grave. Mais, comme le sait l'honorable député qui, comme la plupart d'entre nous, a sans doute plusieurs vaches, la partie la plus riche du lait se trouve dans ce que l'on appelle les égouttures, c'est-à-dire le quatrième ou dernier lait d'une traite, et il se peut que l'on soit tenté de garder frauduleusement cette partie du lait. Je ne pense pas qu'il y ait le moindre inconvénient à maintenir cet alinéa.

M. OLIVER: C'est fort bien si l'honorable député ne tient pas à améliorer la loi.

M. BURRELL: Je suis d'avis qu'il vaut mieux l'y laisser.

Sur l'article 5 (beurres artificiels et beurres refaits prohibés).

M. BURNHAM: Que feront les personnes qui voudraient acheter une substance absolument saine, étiquetée selon sa nature et ne prétendant nullement à passer pour du beurre?

M. BURRELL: Cette question a été discutée à fond, non seulement par les associations laitières, mais aussi par le comité d'agriculture de cette Chambre, où cet article a été soigneusement étudié. Je ne prétends point que l'oléomargarine ne soit un composé de substances parfaitement salubres et ne forme un aliment sain; mais, d'un autre côté, il s'agit ici de la plus ancienne loi consignée dans nos statuts concernant les produits laitiers; elle date de 1886, et bien qu'elle ait eu à subir quelques critiques, je ne crois pas qu'aucun gouvernement ait cru sage de la modifier, et j'avoue que c'est aussi mon opinion. Bien que l'oléomargarine puisse être salubre, il arrive malheureusement, dans le cas où les produits secondaires de la carcasse des animaux peuvent être convertis en une substance ressemblant au beurre, lors même que le marchand la vend à sa valeur comme de l'oléomargarine, il arrive, dis-je, que lorsque ce produit arrive sur la table d'un hôtelier ou d'un restaurant de second ordre, on le vend au client comme du beurre naturel. Aux Etats-Unis, où existent les dispositions que l'honorable député voudrait proposer, on a reconnu que l'application en est à peu près impossible et il en est résulté une foule d'ennuis. J'ose dire, que, dans l'intérêt des

cultivateurs aussi bien que dans celui du public en général, il serait peu sage de modifier cet article.

M. BURNHAM: Je ne puis admettre que cette mesure législative soit dans l'intérêt du public. On peut fort bien nommer des inspecteurs publics, mais, la prétention que les pauvres gens ne sauraient avoir le privilège d'acheter un produit absolument sain, est, à première vue, inadmissible. Je ne prétends point que cette disposition ne soit à l'avantage de l'industrie laitière, mais elle ne saurait être à l'avantage du public en général.

M. BURRELL: Elle est à l'avantage de la majorité du public.

M. BURNHAM: C'est assurément dans l'intérêt du peuple que l'on doit légiférer.

M. BURRELL: Mon honorable ami n'ignore point qu'il ne saurait y avoir unanimité absolue d'opinion.

M. BURNHAM: Je maintiens que cette partie du public la moins en état de se procurer des aliments et la moins capable de conserver ses propres droits devrait avoir toutes les facilités possibles pour acheter des provisions, et que l'on devrait lui permettre d'acheter des denrées à bon marché, pourvu qu'elles soient saines et de bonne qualité. On ne saurait nier que l'oléomargarine fabriquée convenablement ne soit un bon comestible; et toute mesure tendant à en prohiber l'usage est dans l'intérêt des producteurs de lait, mais non dans l'intérêt du public qui la voudrait acheter.

M. BRODER: Le but réel de cette loi, c'est d'empêcher les imitations du beurre naturel. Les gens peuvent manger du saindoux et du suif, si bon leur semble, mais ces substances ne devraient pas être colorées ni vendues au public comme du beurre. Il faut protéger le produit naturel.

M. NESBITT: L'honorable député de Dundas dit que les gens peuvent manger du saindoux, si bon leur semble, mais le saindoux n'est point de l'oléomargarine; c'est une chose bien différente. L'oléomargarine est un produit absolument salubre, probablement aussi salubre que le beurre. Naturellement, le comité d'agriculture a approuvé le bill, et puisque le ministre pense que cette mesure législative est dans l'intérêt du pays en général, je n'entends nullement la critiquer, mais je partage, dans une certaine mesure, l'opinion de l'honorable député de Peterborough-ouest.

M. OLIVER: Le ministre a-t-il eu connaissance qu'il se soit produit quelque infraction à la loi?

[M. Burrell.]

M. BURRELL: Je ne saurais en citer aucun cas spécial à mon honorable ami. Nous appliquons rigoureusement et constamment notre loi sur le beurre. En ce qui concerne l'oléomargarine, je crois que la loi a été assez fidèlement observée, parce qu'on sait que le ministère réprimerait vigoureusement toute tentative de violation de la loi. Malgré tout ce qu'a dit l'honorable député de Peterborough-ouest, je ne doute point que, si nous supprimions cet article et permettions la fabrication de beurres artificiels, il ne fallût une armée d'inspecteurs pour prévenir toute fraude.

M. NESBITT: Mon honorable ami sait-il s'il s'est vendu de l'oléomargarine au Canada?

M. BURRELL: Je ne saurais le dire actuellement à mon honorable ami; je me ferai un plaisir de lui fournir ce renseignement.

M. OLIVER: Quelle quantité minimum d'eau peut contenir légalement le beurre?

M. BURRELL: Seize pour cent.

M. OLIVER: Est-ce que l'alinéa *c* constitue une nouvelle disposition?

M. BURRELL: Peut-être la lecture de l'article 299 de l'ancienne loi suffira-t-elle pour expliquer clairement l'objet de cet alinéa:

> Personne ne peut mêler dans le beurre ni acide, ni alcali, ni substance chimique ou autre qu'on y introduit et dont on se sert pour que le beurre absorbe de l'eau ou quelque autre quantité de lait ou de crème, ni fabriquer, ni importer au Canada, ni tenir, ni vendre, ni exposer en vente, ni avoir en sa possession pour le vendre du beurre refait ou du beurre de fabrication artificielle.

L'alinéa *c* de l'article 5 du présent projet de loi établit très clairement que nous pouvons poursuivre ceux qui entreprennent dans un but commercial de refaire le beurre en le barattant de nouveau et en y ajoutant une plus grande quantité d'eau.

M. OLIVER: Il y a une différence entre classer le beurre, le mélanger et lui donner une forme convenable pour le marché, et le retravailler en vue d'y introduire une plus grande quantité d'eau. Les grandes beurreries ont divers centres de concentration où elles achètent la crème et le beurre des cultivateurs. Le beurre y est apporté sous différentes formes et est de différentes qualités, mais c'est probablement de très bon beurre, bien qu'il ne soit point sous une forme convenable pour le marché. On l'apporte à la beurrerie centrale où on le classe, le travaille et lui donne une forme convenable. Je sais que c'est là une

partie légitime du travail auquel se livrent des beurreries importantes d'Edmonton. Je n'ai jamais entendu personne s'en plaindre; j'ai toujours cru qu'il était parfaitement légal d'en agir ainsi.

M. BRADBURY: A Winnipeg, on a fermé une fabrique qui ne faisait rien de plus.

M. OLIVER: C'est bien possible; mais il me semble que cette manière d'agir est au mieux des intérêts de tout ceux qui y sont concernés. Cela permet au cultivateur de vendre son beurre argent comptant, et au marchand d'en disposer à la satisfaction de ses clients.

M. BRODER: Baratté de nouveau?

M. OLIVER: Je ne sais pas si on le baratte de nouveau, mais on le retravaille.

M. BURRELL: Je crois que ce serait parfaitement légal. Je comprends ce que veut dire mon honorable ami. L'ennui, c'est qu'il y a eu un procédé commercial absolument frauduleux employé pour refaire le beurre en barattant de nouveau du beurre de qualité inférieure et y ajoutant de l'eau; il en résulte que le beurre ainsi traité ne se conserve qu'une couple de jours, tandis que l'eau a été vendue au prix du beurre, de sorte que ces établissements gagnent des centaines de dollars par jour. On ne veut nullement empêcher de retravailler le beurre d'une manière légitime. On cherche seulement à empêcher la fraude qui se pratique actuellement.

M. OLIVER: Cet alinéa n'interdit point de retravailler légitimement le beurre? J'ai rencontré quelqu'un de Winnipeg qui m'a dit avoir tenu un établissement de cette nature qu'il a dû fermer.

M. BRADBURY: Une maison de Winnipeg dirigée par des gens de ma propre ville possédait une manufacture pour l'établissement de laquelle ces gens avaient employé un capital de $15,000. Ils achetaient du beurre de qualités inférieures et le retravaillaient. Je ne sais comment il s'y prenaient, mais il n'y mélangeaient aucune autre substance que le beurre fabriqué par les cultivateurs des régions avoisinantes. L'ancien ministre de l'Agriculture fit fermer leur établissement et ils perdirent tout l'argent qu'ils y avaient mis. M. D. F. Reid, de Selkirk, qui y avait mis une somme considérable, réclama auprès de l'ancien gouvernement qui lui promit de le dédommager de cette perte, attendu qu'il n'existait aucune loi prohibant ce commerce à l'époque où il l'avait entrepris. J'ai toujours été d'avis que ces gens-là avaient été traités avec une rigueur excessive, et que le gouvernement du Canada leur doit environ $10,000.

M. WEBSTER: Il est permis de retravailler le beurre. Un marchand classe, selon la couleur la plus avantageuse, les différentes sortes de beurre qu'il a achetées, les met dans le malaxeur et en fait deux ou trois caisses. Le bill ne défend nullement d'en agir ainsi, mais, où il intervient, c'est lorsque quelqu'un qui fait fondre du beurre y ajoute du lait doux et un acide lui communiquant une saveur qui durera trois ou quatre jours. J'ai étudié ce bill très soigneusement, et je ne crois pas qu'il soit possible de l'améliorer dans l'intérêt du public.

M. NESBITT: Le libellé de l'article empêcherait, je crois, que l'on fît rien de semblable. Le beurre dont parle l'honorable député serait un beurre refait, un beurre retravaillé.

M. WEBSTER: On appelle beurre refait, le lait homogénisé.

M. NESBITT: Je n'admets point que cet article ne s'applique pas au beurre retravaillé.

M. WEBSTER: Il faut tenir compte de la différence qu'il y a entre refaire et baratter de nouveau.

M. NESBITT: On ne saurait baratter le beurre de nouveau; c'est une plaisanterie.

M. WEBSTER: Mon cher ami, permettez-moi de vous dire que je puis vous conduire à une fabrique au Canada où l'on a essayé de le faire, et cela avec tant de succès que l'on a vendu parfois 200 livres d'eau au prix du beurre.

M. MORPHY: Venant d'un comté qui s'occupe des produits laitiers sur une vaste échelle, j'insisterais pour que la portée de l'article 5 soit étendue de manière à prohiber la vente de ce beurre. Il se peut cependant que l'article 6 y suffise.

M. OLIVER: Je voudrais que le ministre déclarât formellement si, oui ou non, ces grandes beurreries d'Edmonton pourront légitimement retravailler le beurre. D'après ma manière d'interpréter cet article, elles ne le peuvent pas; mais, si le ministre déclare que l'intention du ministère est d'appliquer la loi de manière à permettre de retravailler légitimement le beurre, je me contenterai de cette déclaration; autrement

je devrai certainement protester contre l'adoption de l'article en discussion.

M. BURRELL: Bien que j'ignore les circonstances particulières dans lesquelles se trouve l'établissement dont parle mon honorable ami, je ne pense pas que l'on cherche à l'empêcher de retravailler légitimement le beurre.

M. KNOWLES: Mais n'est-il pas possible qu'un particulier quelconque n'entraîne des poursuites? L'application d'une loi fédérale ne dépend pas toujours de l'autorité fédérale. Nous en serions bientôt dans un joli gâchis, si nous allions croire que nous pouvons impunément doter le pays d'une loi inconsidérée, sous prétexte que nous sommes assez sages et assez prudents nous-mêmes, pour n'en point exiger l'application. Je ne trouve pas que l'explication du ministre réponde à l'objection soulevée par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver).

M. BURRELL: Je ne pense pas que mon honorable ami ait rien à redouter sur ce point. Autant que je sache, jamais aucun gouvernement n'a cherché à exercer la moindre oppression à ce sujet; mais il est fort difficile d'atteindre tous les cas qui peuvent se présenter dans l'industrie laitière sans employer une rédaction qui semble parfois aller trop loin. La loi sera appliquée par les fonctionnaires du ministère sans molester qui que ce soit exerçant un commerce raisonnablement légitime.

M. KNOWLES: Cette loi ne pourrait-elle pas permettre à des particuliers d'intenter des poursuites?

M. BURRELL: A ma connaissance, personne ne l'a jamais fait.

M. KNOWLES: Je ne crois pas que ce soit là une réponse. Un particulier pourrait fort bien intenter des poursuites en vertu de cette loi; et, si cela arrivait, suffirait-il à l'accusé de dire que le ministre de l'Agriculture avait déclaré à la Chambre des communes que tel n'était point l'esprit de la loi?

M. BURRELL: Ce bill a été étudié à fond et très soigneusement, et on le croit tout à la fois dans l'intérêt du pays et dans celui de l'industrie laitière. Je crois qu'on ne saurait en modifier les dispositions. Si quelqu'un entreprend délibérément un commerce illégitime, il le fait certainement à ses risques et périls.

M. KNOWLES: Si le ministre continue à s'en tenir à la ligne de conduite qu'il a suivie jusqu'à présent, s'il ne veut rien entendre, et persiste à dire que ce projet de loi est parfait et doit rester tel quel, pour ma part, je tiens à protester contre une mesure législative adoptée de cette manière. Il eût tout aussi bien pu se dispenser de la soumettre à la Chambre.

M. BURRELL: La coutume de cette Chambre a toujours été de renvoyer les bills à des comités composés de membres des deux côtés qui en discutent les détails et font rapport à la Chambre. J'ai une assez longue expérience ici, mais je ne me rappelle qu'un seul cas—et c'était un cas peu ordinaire—où la Chambre n'ait point accepté l'opinion du comité. Je ne prétends pas que la Chambre soit tenue d'accepter cette opinion, car nous savons que cela n'est pas. Dans ce cas-ci, un grand nombre de députés des deux côtés de la Chambre ont étudié soigneusement cet article en comité et l'ont adopté à l'unanimité. Je n'invoque ce fait que pour prouver que le libellé n'en est point irréfléchi.

M. KNOWLES: C'est une bonne raison, mais elle n'est point finale. Cela ne veut pas dire que la question soit close.

M. HANNA: Si l'honorable député a quelque chose à dire contre ce bill, que ne le dit-il?

M. KNOWLES: Voilà mon coup de grâce.

M. LEVI THOMSON: Je crois que l'honorable député a exposé son objection; mais je désire signaler un point sur lequel l'honorable député de Brockville pourra, je l'espère, jeter quelque lumière. J'ai cru comprendre par ce que l'honorable ministre a dit tout à l'heure que le beurre qui a été retravaillé ne serait point considéré comme du "beurre refait" ou "fondu". Si l'honorable ministre est bien sûr qu'il en soit ainsi, il n'y a rien à dire.

M. WEBSTER: Vous avez parfaitement saisi.

M. OLIVER: L'alinéa *a* de l'article 3 dit que nul ne peut vendre ou offrir en vente du beurre qui n'est pas moulé ou façonné d'une certaine manière, mais la dernière phrase se lit comme suit:

> Rien dans le présent alinéa n'est considéré s'appliquer au beurre en rouleaux ou en pains, sans distinction de poids, tel qu'il est vendu par les cultivateurs.

Si le cultivateur vend à n'importe qui autre que le consommateur, la personne qui achète son beurre entend le revendre, et il me semble que le libellé de cet article ne traduit pas exactement l'intention de ses auteurs. Il doit y avoir quelque moyen de permettre au marchand de vendre le beurre en rouleaux qu'il a acheté du cultivateur

sans être tenu de le retravailler pour lui donner la forme qu'exige la première partie de l'article.

M. BURRELL: La première partie de l'article s'applique aux beurreries et autres grands établissements qui font le commerce de beurre d'une forme spéciale, mais elle ne s'applique pas au cultivateur qui va vendre chez un marchand du beurre en pains d'une demi-livre, de trois-quarts de livre ou d'une livre et qui sont pesés ensemble. L'article a pour but d'obliger les grandes beurreries à donner plein poids au public.

M. OLIVER: Je le sais. Mais mon honorable ami ne voit-il pas que l'article en fait une obligation? Il faut qu'un marchand qui achète du beurre d'un cultivateur lui donne une certaine forme avant de pouvoir le revendre. Il me semble que cet article devrait être modifié de quelque façon.

M. WEBSTER: L'article est ainsi libellé:

Rien dans le présent alinéa n'est considéré s'appliquer au beurre en rouleaux ou en pains, sans distinction de poids, tel qu'il est vendu par les cultivateurs.

Ainsi, le marchand peut vendre du beurre de n'importe quel poids et forme.

M. OLIVER: Mon honorable ami n'a pas lu toute la phrase.

M. WEBSTER: Je ne crois pas qu'il y ait aucun danger qu'un marchand achète du beurre d'un cultivateur sans le peser.

M. NESBITT: Je ne sais trop; j'ai été dans ce commerce moi-même.

M. WEBSTER: Je me fierais à vous.

M. NESBITT: Je connais plusieurs marchands qui achètent des boulettes de beurre qui sont supposées peser une livre, et ils ne font que les compter; c'est la même chose pour les carrés d'une livre.

J'ai eu connaissance très souvent que des cultivateurs très honnêtes vendaient des boulettes ou des carrés de beurre qui ne pesaient peut-être pas toute la livre.

M. BRADBURY: Cet article dit que personne ne doit vendre du beurre moulé ou façonné sous forme de moulages, blocs, carrés ou coquilles à moins que lesdits moulages, blocs, carrés ou coquilles ne soient d'un poids net d'un quart de livre, d'une demi-livre, d'une livre ou de deux livres au moment où ils sont ainsi moulés ou façonnés. Un consommateur qui achète chez un marchand une livre de beurre et qui découvre que le poids est faible proteste, mais le marchand lui dit que la livre y était lorsqu'il a été mis dans le moule, et alors l'acheteeur n'a pas de recours.

Je crois qu'une personne qui achète une livre de beurre devrait avoir la livre, qu'il ait diminué de poids ou non. Il est dit ensuite que rien dans cet alinéa ne s'appliquera au beurre en rouleaux ou en pains, mais je crois que le beurre vendu sous cette forme devrait être d'un poids défini, et que tout devrait être vendu à la livre. Les consommateurs du Canada sont volés par des lois de ce genre. Cet article permettra aux marchands ou aux cultivateurs, s'ils le veulent, de vous vendre du beurre qui n'aurait pas le poids, en disant qu'il l'avait lorsqu'il a été mis dans les moules. J'estime que la loi devrait mentionner qu'il faut donner 16 onces pesant de beurre à l'acheteur qui paye pour 1 livre.

M. WEBSTER: Lorsqu'un carré d'une livre a été pendant deux ou trois jours enveloppée dans un papier, ce papier aura peut-être absorbé un quart d'once d'eau, et la plupart des beurriers pour obvier à cela ajoutent généralement une once ou trois-quarts d'once au poids.

M. BRADBURY: Pourquoi alors ne pas dire que le beurre devra avoir au moment de la vente le poids qu'il doit avoir?

M. WEBSTER: Si un marchand donne une commande de cent boîtes de beurre en carrés d'une livre à l'automne, et le garde en magasin pendant plusieurs mois, il lui faudrait alors peser chaque morceau et y ajouter un quart d'once pour compenser pour l'évaporation de l'eau, ce qui ne serait pas juste.

M. BRADBURY: Que faites-vous du consommateur qui paie pour avoir une livre de beurre?

M. WEBSTER: C'est une perte inévitable.

M. OLIVER: Les fabricants de beurre devaient être représentés dans le comité qui a préparé ce bill.

M. SEXSMITH: L'objection soulevée par l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) n'est pas, comme le fait remarquer l'honorable député de Brockville (M. Webster), raisonnable. Un beurrier expédiera par exemple un millier de livres de beurre qui pèsera tout le poids au moment de l'expédition, mais lorsque ce beurre a été en magasin pendant quelque temps, l'eau s'évapore; vous avez toujours la même quantité de beurre, seulement il y a un peu moins d'eau. On a fait remarquer de-

vant le comité que certains commerçants de Montréal achetaient du beurre, le barattaient de nouveau et le moulaient, et on a découvert que des échantillons de ce beurre contenaient 15 p. 100 d'eau. Le but de cet article est d'empêcher des choses de ce genre, et je crois qu'il est parfaitement clair.

M. BRADBURY: Cela peut paraître juste à mon honorable ami (M. Sexsmith), mais est-ce juste pour le consommateur? Par exemple, lorsque l'on découvre un pain qui ne pèse pas le poids chez un boulanger, on confisque tout le pain qu'il y a dans sa boulangerie.

M. WEBSTER: Mais on ne garde pas le pain pendant trois mois.

M. BRADBURY: Le pain perd de son poids très rapidement, et le boulanger est obligé de mettre plus de pâte lorsqu'il fait un pain, et cela est tout juste dans l'intérêt du consommateur. Si le fabricant de beurre sait que son beurre va diminuer en poids, pourquoi ne l'obligerait-on pas à mettre une demi-once de plus par barre ainsi que le fait le boulanger. Il faudrait aujourd'hui une loi au sujet du poids des articles qu'achète le consommateur. Celui qui achète une livre de thé paie pour le poids du papier et de la feuille de plomb qui l'enveloppe, ce qui est absolument injuste.

M. SEXSMITH: Y a-t-il quelque chose dans la loi concernant le pourcentage d'humidité dans le pain?

M. OLIVER: Tout le monde sait que le pain diminue en poids.

M. SEXSMITH: Oui, mais il n'y a rien dans la loi qui dise qu'il devra contenir seulement une certaine quantité d'humidité, et la loi le dit au sujet du beurre.

M. LEVI THOMSON: Le pain et le beurre vont bien ensemble, mais on ne peut les mettre en comparaison dans le cas actuel. Un boulanger peut assez facilement dire combien de temps le pain sera entre ses mains, et quel poids il doit donner à son pain afin de compenser pour la perte de pesanteur, mais le fabricant de beurre ne sait pas si son beurre sera consommé dans trois mois, douze mois ou le lendemain du jour qu'il le fabrique. J'admets avec l'honorable député de Brockville qu'il serait presque impossible d'établir une règle au sujet du beurre. La dernière partie de l'article dit ce qui suit:

Rien dans cet alinéa n'est considéré s'appliquer au beurre en rouleaux ou en pains, sans distinction de poids, tel qu'il est vendu par les cultivateurs.

[M. Sexsmith.]

Je crois que cette disposition est très juste, et il serait très difficile de s'en dispenser. Plusieurs cultivateurs font du beurre en pains de différentes grosseurs, et si nous ne voulons pas les empêcher complètement de faire leur beurre de cette façon, il faudra laisser cet article tel quel est. Je ne crois pas que le temps soit encore arrivé où il serait sage d'empêcher les cultivateurs de faire leur beurre en rouleaux ou en pains.

M. WEBSTER: Je donnerai un exemple. Au mois de juin dernier, un commerçant de l'Ontario m'a commandé mille boîtes de beurre de choix du mois de juin, que l'on a placé dans un des meilleurs entrepôts frigorifiques de Montréal. Au premier septembre on lui en expédiait un wagon plein, et le beurre conserva son poids assez bien, mais lorsque le deuxième lot lui fut expédié au mois de janvier, quelques-uns des pains avaient perdu en poids une demi-once. Comment allez-vous empêcher cela? Le marchand a acheté aux prix de juin, le beurre a été mis en entrepôt à ses propres risques. Quel est l'honorable membre de cette Chambre qui me dira le moyen d'empêcher cette diminution de poids?

M. SEXSMITH: C'est la quantité d'eau qui a diminué dans le beurre?

M. WEBSTER: Parfaitement.

M. OLIVER: Je crois que l'honorable député de Selkirk et moi devrons nous former en union de consommateurs pour nous protéger. Les fabricants de beurre semblent être maîtres de la situation.

M. WEBSTER: Mais nous achetons notre pain de vous.

M. OLIVER: Si la prétention de l'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson) est juste au sujet de la vente du beurre en rouleaux et en pains, alors le consommateur n'est aucunement protégé, parce que si un commerçant vend du beurre d'un poids trop léger, tout ce qu'il a à faire est de dire qu'il l'a obtenu d'un cultivateur, et il est exempt de l'amende. C'est toujours le malheureux consommateur qui est sacrifié.

M. LEVI THOMSON: Je crois que l'honorable député d'Edmonton ne comprend pas bien la situation. C'est lorsque les pains ne sont pas du même poids. Souvent un cultivateur apporte chez le marchand de campagne des pains de beurre sans distinction de pesanteur. La femme du cultivateur ou la personne qui a fait le beurre, le met en rouleau ou blocs de 5 livres et 3 onces, de 5 livres et 5 onces ou en tout autre poids. Le marchand paie pour le poids qu'il

y a dans chaque bloc de beurre. Le cultivateur ne prétend pas que tous ses pains de beurre sont du même poids. Il n'est pas dans la même position que celui qui vend son beurre en pains d'un poids uniforme et censés peser un quart de livre, une demi-livre ou une livre. Le beurre dont il est question dans cet alinéa n'est pas d'un poids spécifié, et il est pesé tout comme une charge de blé ou une certaine quantité de clous. D'après moi, l'objet du bill n'est pas de protéger le public dans ces cas-là; il ne s'applique qu'aux cas où le public est en droit d'attendre qu'un certain article pèse un certain poids. La loi dit que lorsqu'un article est censé peser un certain poids, il faudra qu'il ait le poids.

M. WEBSTER: Très souvent, lorsqu'un commerçant achète du beurre en rouleaux ou en pains, il ne les vend pas en blocs à un seul acheteur; il les coupe suivant les besoins de ses clients; il en vendra une livre à l'un, 2 livres à un autre et ainsi de suite. Lorsqu'il achète ce beurre il le pèse, et en paie le poids au cultivateur.

M. SEXSMITH: Supposons qu'un cultivateur vende un millier de livres de beurre en moulages contenant 15 p. 100 d'eau, car il ne peut pas dépasser la proportion d'eau établie dans ce bill, qui est de 16 p. 100. Ce beurre est ensuite placé dans un entrepôt où il reste peut-être six mois, et le marchand en détail le vend ensuite. Le beurre était dans des conditions légitimes lorsqu'il a été placé dans l'entrepôt; mais d'après quelques honorables députés, lorsque le détaillant vend ces moulages à ses clients, si les pains ont une demi-once de moins que le poids, le détaillant devrait être tenu responsable. Je crois que c'est tout à fait injuste, parce que si nous analysions ce beurre, nous trouverions qu'il contient un pourcentage moindre d'eau. Si le marchand devait être tenu responsable, on ne pourrait pas garder du beurre en entrepôt.

M. MORPHY: Après un examen attentif de cet article, je crois que l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) a raison, dans sa prétention, du moins il a de bonnes bases pour s'appuyer. L'article est un peu difficile à interpréter.

M. OLIVER: J'en vois toute la difficulté.

M. MORPHY: J'approuve l'objection de l'honorable député. Il est malheureux que l'on ait inséré les mots suivants:

Rien dans le présent alinéa n'est considéré s'appliquer au beurre en rouleaux ou en pains, sans distinction de poids, tel qu'il est vendu par les cultivateurs

Je crois que l'article serait suffisant sans ces mots qui s'appliquent à ceux qui vendent du beurre en moulages, en blocs, en carrés ou coquilles. L'alinéa pourrait être rédigé comme suit sans en changer le sens:

Rien dans le présent alinéa n'est considéré s'appliquer au beurre en rouleaux ou en pains, sans distinction de poids, tel qu'il est acheté par les cultivateurs.

M. OLIVER: Je crois que cela vaudrait mieux.

M. MORPHY: D'après cet article, celui qui achète 30 ou 100 livres de beurre d'un cultivateur et le met en rouleaux ou en carrés, pourrait se dire qu'il ne lui est pas nécessaire de mettre le poids, parce qu'il l'aura acheté d'un cultivateur.

M. DEVLIN: Que dites-vous du beurre en tinettes.

M. MORPHY: La même loi s'appliquerait au beurre en tinettes.

M. DEVLIN: Pourquoi mettre ces mots "rouleaux et pains". Pourquoi l'alinéa ne dirait-il pas:

Rien dans le présent alinéa n'est considéré s'appliquer au beurre, sans distinction de poids, vendu par les cultivateurs.

M. WEBSTER: Le comité a longuement étudié ce bill à la dernière séance, et je crois que la Chambre trouvera bien difficile de l'améliorer. L'honorable député de Qu'Appelle (M. Thomson) a saisi la situation comme un homme pratique. Celui qui n'est pas dans le commerce de beurre ne connaît pas la quantité d'eau qui est vendue illégalement aux consommateurs de ce pays. J'ai acheté moi-même du beurre de beurrerie, qui est connu sous le nom de beurre pressé solide, et je l'ai pesé le même soir que je l'ai reçu. Je l'ai laissé dehors à une température de 20 degrés environ au-dessous de zéro, et le lendemain matin le poids de ce beurre avait diminué de 3 livres par boîte. Souvent les cotons dans lesquels on apporte le beurre au marché sont tellement mouillés que l'eau passe à travers le papier et le panier. Cela dépend de la température à laquelle le beurre a été fabriqué si le beurre a absorbé autant d'eau. Lorsque la température diminue, le beurre devient solide et l'eau en sort. L'honorable député de Peterborough (M. Sexsmith) a dit: J'ai étudié la question avec beaucoup de soin; j'en ai conversé avec des fabricants de beurre en gros et en détail, qui m'ont dit que ce bill était aussi complet que possible.

M. SEXSMITH: La raison de ces mots:

Rien dans le présent alinéa n'est considéré s'appliquer au beurre en rouleaux ou en pains,

sans distinction de poids, tel qu'il est vendu par les cultivateurs.

—est que le beurre vendu de cette façon est pesé par les clients; mais le beurre façonné dans une laiterie ou par un cultivateur à l'aide de moules spéciaux n'est pas pesé par le marchand lorsqu'un client l'achète en moulages réguliers d'un quart ou d'une demi-livre. Ce bill s'applique au beurre de laiterie et non pas au beurre vendu par un marchand de détail à des clients, et qui n'est pas censé devoir être pesé. Un épicier suppose qu'une livre de beurre achetée d'une laiterie pèse une livre. Si l'on protège le public en empêchant le cultivateur de mettre plus qu'une certaine quantité d'eau dans son beurre, et à lui donner le poids voulu, je crois qu'il y a là ample protection.

M. DEVLIN: Je désirerais demander au ministre ce que c'est réellement qu'un pain de beurre. Supposons qu'un homme soit accusé d'avoir vendu du beurre qui n'a pas le poids et qu'il dise: J'ai acheté ce pain de beurre d'un cultivateur. Qu'est-ce que c'est qu'un pain de beurre? Chaque carré de beurre est un pain.

M. BURRELL: Pas dans le commerce.

M. DEVLIN: Il n'y a rien dans le bill qui définisse un pain de beurre.

M. LEVI THOMSON: L'honorable député de Wright (M. Devlin) n'est pas bien clair à ce sujet. Le bill dit:

Rien dans le présent alinéa ne s'appliquera au beurre en rouleaux ou en pains, sans distinction de poids.

Mon honorable ami a déjà soulevé une objection au sujet du beurre en tinette. Je ne crois pas que ce paragraphe s'appliquerait au beurre en tinette. Un cultivateur n'est pas obligé de faire ses tinettes d'un certain poids. Je crois qu'on doit permettre de vendre au poids le beurre en tinette.

M. WEBSTER: C'est ce qui se pratique.

M. BURRELL: L'article comprend tout. Si ce n'était pas du beurre en pains ou en rouleaux ce serait du beurre en moulages ou en blocs. Si le beurre était dans des jarres en grès, ce serait la même chose.

M. THOMSON: Si le ministre n'avait pas ajouté ce dernier alinéa, son argument serait bon. Mais lorsqu'il met des exceptions, ces exceptions aurait une grande importance pour la décision d'un tribunal. Il paraît évidemment vouloir définir le genre de beurre qui ne sera pas compris dans la partie principale de l'article. Il vaudrait mieux laisser de côté cet alinéa ou mettre quelque chose qui sera plus clair.

[M. Sexsmith.]

M. DEVLIN: Est-ce qu'un seau de beurre ne pourrait pas être compris dans l'expression de "pain de beurre"?

M. THOMSON: Je ne le crois pas.

M. DEVLIN: Supposons que vous sortiez le beurre du seau, comment l'appellerez-vous?

M. THOMSON: Le beurre est souvent vendu en seaux ou en petites tinettes.

M. DEVLIN: Supposons que vous soyez accusé devant un tribunal d'avoir violé cet article de la loi, et que vous puissez démontrer que vous avez sorti le beurre d'un seau. N'appelleriez-vous pas alors ce beurre un pain de beurre?

M. OLIVER: J'approuve l'idée de l'honorable député de Perth-nord (M. Morphy) et, si elle était acceptée par la Chambre, je crois qu'elle répondrait à ma critique. L'article, tel qu'il est, tient pour responsable le marchand qui vend le beurre qu'il a acheté d'un cultivateur. L'article devrait être libellé ainsi qu'il suit:

Rien dans le présent alinéa ne s'appliquera au beurre en rouleaux ou en pains, sans distinction de poids, tel qu'il est acheté des cultivateurs.

Cela protégerait le marchand et ne changerait pas l'objet de l'article.

M. BRADBURY: Cela protégerait le commerçant, mais ne protégerait pas le consommateur. Mon honorable ami de Qu'Appelle parlait il y a un instant du beurre en tinette. Lorsqu'on achète une livre de beurre en tinette, ce beurre est pesé et l'acheteur a 16 onces à la livre, si la balance est bonne. Mais un moulage de beurre, bien qu'on le vende pour une livre, ne pèse quelquefois que 14 ou 15 onces. Pourquoi le consommateur ne serait-il pas protégé dans ce cas-là; pourquoi permettra-t-on aux marchands de vendre ce qui est censé être une livre de beurre ou de toute autre chose, lorsqu'ils ne donnent réellement que 14 ou 15 onces?

M. MORPHY: Je crois que si l'on modifiait l'article de la façon suivante nous surmonterions la difficulté:

Rien dans le présent alinéa ne sera considéré s'appliquer au beurre en rouleau, en pain, en tinette ou autrement, tel qu'il est acheté des cultivateurs.

M. DEVLIN: Est-ce que le cultivateur ne vend pas son beurre en pains?

M. MORPHY: Ce ne serait pas une expression heureuse chez nous. Elle a une signification particulière.

M. OLIVER: Je crois que je conserverais dans l'alinéa les mots "sans distinction de poids".

M. MORPHY: Oui, et je donnerais plus d'étendue à l'article en changeant les mots "acheté de cultivateur" au lieu de "vendu par le cultivateur".

M. BURRELL: Je ne vois pas d'objection particulière à cela; mais je ne crois pas que cela aurait beaucoup d'importance.

M. NESBITT: L'honorable député ne fait qu'y donner plus d'extension. Je crois que l'article est bien comme cela.

M. BURRELL: Si l'on insiste, je ne vois pas d'objection au changement. Je crois cependant que ce point se trouve compris dans le projet de loi, et que l'on n'aura pas de mal à l'appliquer. Tout cela a été examiné lors de la préparation du bill.

M. SEXSMITH: Je crois que l'article est clair. Nous n'avons pas à protéger le public dans le cas de beurre pris dans un pot ou à une masse, puisqu'il est alors pesé, mais dans le cas seulement de beurre moulé et que l'acheteur n'est pas censé peser.

Sur l'article 10 (amendes).

M. OLIVER: Je dirai un dernier mot en faveur du cultivateur que l'on rend passible d'une amende de pas moins de $10 s'il n'ajoute pas le dernier lait au reste. Il me semble que, dans les circonstances, c'est là une peine un peu forte.

M. BURRELL: Mon honorable ami peut être assuré qu'à moins d'une infraction voulue et poussée à l'extrême, il n'y a pas la moindre probabilité d'une application de cette disposition.

M. OLIVER: Si mon honorable ami cherche par ce moyen à s'endurcir le cœur, je ne vois pas que je puisse dire rien de plus.

M. THOMSON: Je crois que le ministre ferait bien de mettre un terme à ses sévérités. Ce n'est pas le département qui applique la loi ni qui l'interprète. Un simple magistrat de campagne aura, quant à l'application de cette loi, une autorité infiniment plus grande que le ministre, et il serait bon en conséquence de la rédiger de manière qu'elle soit exécutée.

M. KNOWLES: Le ministre ne sera pas là pour dire au juge quelle a été l'intention du législateur.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 16 (règlements).

M. MORPHY: Il n'y a pas, à mon avis, un cultivateur sur dix mille qui jamais lise la "Gazette du Canada". J'ai eu connaissance d'une affaire où, par suite du retrait, par un simple décret en conseil publié uniquement dans la "Gazette du Canada", d'une disposition de la loi relative à la tuberculose, il en a coûté très cher à quelqu'un. J'admets volontiers qu'il est difficile de donner à chacun avis de ces changements; mais, dans le cas de la disposition d'une loi rendue applicable ou retirée par le conseil, il faudrait de toute nécessité en donner avis au public par un moyen plus sûr. Avec les millions que l'on dépense chaque année en impressions de toute sorte, impression dont beaucoup ne sont jamais lues de ceux qui les reçoivent, il doit être possible d'imaginer un moyen de faire connaître au public les modifications apportées à une loi. Moyennant 50 cents, je suppose, il en pourrait être inséré un avis dans tous les petits journaux quotidiens. Dans l'ensemble, cela formerait un montant considérable, mais ce serait, je crois, une dépense opportune. Je prierais le ministre de donner son attention à cette question.

M. BURRELL: Etant avocat, mon honorable ami doit comprendre qu'il est difficile de faire servir à cette fin autre chose qu'une gazette officielle. Pour ce qui est des règlements que le ministère établit, ils sont publiés sous forme de brochure et, comme nous avons une liste postale de près de 180,000 personnes et maisons de commerce intéressées à la culture et à l'industrie du laitage, nos règlements sont plus ou moins généralement connus.

M. MORPHY: Je ne crois pas que les imprimés ministériels dont parle mon honorable ami pénètrent dans toutes les maisons. Rien n'assurerait davantage la connaissance d'un changement à nos lois qu'un avis dans les journaux publiés dans les différentes municipalités.

M. OLIVER: La modestie m'empêche d'insister, mais je dois dire que la proposition de mon honorable ami me paraît être un moyen d'atteindre sûrement le public.

M. BURRELL: Le ministère se fera sans doute un plaisir de faire comme il est suggéré.

M. DOUGLAS: Le ministre voudra-t-il bien comprendre dans la liste dont il parlait tantôt toutes les associations de culti-

vateurs? Je suis sûr que si l'on adresse des exemplaires de ces règlements aux Cultivateurs-Unis de la province d'Alberta, il en sera fait une large distribution parmi les membres de cette société.

M. BURRELL: Il part de fois à autre de nos bureaux, à l'adresse de tous les journaux du pays, des exemplaires de tout nouveau règlement et autres choses de cette sorte, afin que ces journaux y donnent une large publicité.

M. DEVLIN: Je prierais le ministre de ne pas oublier que bon nombre de gens ne lisent point les feuilles libérales; il devra s'assurer par conséquent que ces avis sont envoyés aux organes des conservateurs. Au cas où il l'oublierait, je lui suggérerais d'en adresser quelques-uns à des feuilles libérales.

M. BURRELL: Nous y mettons beaucoup d'impartialité.

M. MARCIL: J'ai parcouru l'autre jour une liste de journaux présentée par le secrétaire d'Etat. Je suis un vieux journaliste, et je suis sûr qu'il n'y a pas dans cette Chambre dix députés qui jamais jettent les yeux sur les journaux mentionnés dans cette liste, journaux dont beaucoup sont édités à seule fin d'obtenir des annonces du Gouvernement. Je conseillerais au ministre de soumettre cette liste à des journalistes et de la diminuer du quart.

M. BURRELL: Je puis ajouter que ces règlements et changements sont publiés dans la Gazette agricole, laquelle est adressée à tous les journaux du Canada, sans distinction de parti politique.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 18 (preuve en matière de poursuite pour lait détérioré).

M. OLIVER: Cet article porte que le propriétaire du lait sera poursuivi sans déclaration du vice qui donne lieu à la poursuite. Cela me semble bien injuste, vu qu'après s'être attendu d'être attaqué sur un point, il pourrait devant le tribunal s'apercevoir que c'est sur un autre point qu'on l'attaque.

M. WEBSTER: L'accusation est généralement d'avoir écrémé le lait ou d'y avoir ajouté de l'eau. Quand le cultivateur se présente devant le tribunal, on lui dit que c'est pour une de ces deux contraventions, et c'est à lui de se défendre. Dans le fait, quand une plainte est faite, la condamnation suit généralement

(L'article est adopté.)

[M. Douglas.]

Sur l'article 19 (preuve des faits).

M. MORPHY: Dans la définition du lait pur y a-t-il quelque chose indiquant la proportion de matière grasse qu'il doit contenir? J'ai eu connaissance de plusieurs poursuites contre des gens que j'ai tout lieu de croire honnêtes. Ils envoient à la fabrique le lait d'une vache qui ne donne qu'une proportion de 2 p. 100 peut-être de matière grasse. Honnêtes dans leurs opérations, ils ne laissent pas d'être soupçonnés. Je me demande si la loi a déterminé ce point.

M. BURRELL: Cette question n'a pas été soulevée devant le comité.

M. NESBITT: Quelle est la règle?

M. BURRELL: Elle a été établie au ministère du Revenu de l'intérieur dans un autre but.

M. DEVLIN: Ne serait-il pas bon de définir le lait pur dans l'article interprétatif?

M. WEBSTER: La proportion de matière grasse n'est pas la même dans toutes les saisons; elle n'est pas à beaucoup près aussi forte en avril qu'en septembre, et une définition étroite causerait des embarras. Les vaches de certaines races donnent peu de lait et beaucoup de matière grasse; d'autres, avec un lait abondant, n'en donnent qu'une bien faible proportion. L'un et l'autre seraient du lait pur, mais de qualité différente.

M. DEVLIN: Par les mots "inférieur au lait pur", que faudra-t-il entendre?

M. OLIVER: La difficulté est de définir ce qu'est le lait pur. L'honorable député de Brockville dit qu'à l'automne le lait est de meilleure qualité qu'au printemps et, par suite, une condamnation pourrait être prononcée entre celui qui au printemps vend un lait qui est pur, mais dont la pureté est moindre qu'à l'automne.

M. BURRELL: On en jugerait par une comparaison avec celui tiré d'une vache à ce même temps-là de l'année.

M. OLIVER: A envisager la chose à point de vue de la liberté du citoyen, il me semble qu'une semblable gradation ne donnerait guère de chance au producteur.

M. DEVLIN: Est-ce que le lait d'une jersey ou d'une holstein serait tenu pour inférieur sous le régime de cette disposition?

M. BURRELL: Nullement, la règle suivie serait d'établir une comparaison du lait vendu avec celui qui est tiré de la vache.

M. SEXSMITH: Dans la province d'Ontario, la difficulté que l'on éprouve à déterminer la pureté du lait vient du mélange qui s'en fait sur une grande échelle. Certaines fabriques en font l'épreuve au moyen du lactomètre Babcock. Des vaches d'une même race donnent un lait ne contenant pas plus de 2 et demi p. 100 de matière grasse, pendant que d'autres vont jusqu'à 5 et 6 p. 100. L'établissement d'une règle uniforme rendrait très difficile la continuation de ce système.

M. L. THOMSON: Si je ne me trompe, amende ne sera imposée que dans le cas de l'introduction dans le lait d'une matière étrangère.

M. BURRELL : Ou dans le cas de crème enlevée.

M. L. THOMSON: Comment est faite cette épreuve? Je n'ai pas la prétention d'être un expert, et j'aimerais à savoir comment vous pouvez dire s'il a été mêlé quelque chose au lait. Prenez, par exemple, le lait d'une vache qui donne 3 et demi, et supposez que l'on y mette assez d'eau pour qu'il ne donne plus que 3, est-il possible de dire que ce n'est pas du lait pur?

M. WEBSTER: Absolument.

L'article est adopté.)

M. OLIVER: Les dernières lignes de cette loi feraient croire que le seul moyen de préserver sa liberté, c'est de vendre ses vaches.

M. NESBITT: Je demanderais au ministre ou au président du conseil de l'agriculture, de bien vouloir me dire pourquoi, dans l'article interprétatif, une laiterie est définie comme étant un endroit où le lait ou la crème provenant d'au moins cinquante vaches sert à la fabrication du beurre. Pourquoi ne pas appeler laitier celui qui fabrique du beurre avec du lait de ses propres vaches seulement, et laiterie l'endroit où il fabrique ce beurre? Pourquoi le propriétaire d'une centaine de vaches ne serait-il pas autorisé à appeler son établissement une laiterie, pourvu qu'il n'y apporte pas du lait d'ailleurs? Il y a chez nous nombre de gens qui ont plus de cinquante vaches, mais dont les établissements sont des laiteries et non pas des beurreries, puisque l'on y fait servir à la fabrication d'autre lait que celui de leurs propres vaches. L'idée que je me fais d'une beurrerie est celle d'un établissement où le lait est apporté du dehors. J'aimerais à savoir pourquoi, dans la définition d'une laiterie, vouloir moins de cinquante vaches, et pourquoi n'avoir pas fait comme je l'ai proposé.

M. BURRELL: La chose est quelque peu arbitraire; mais il est difficile d'établir la différence entre une laiterie et une beurrerie. Il faut bien tirer la ligne quelque part. On me dit que la Nouvelle-Zélande l'a mise à cinquante exactement. Je ne vois pas qu'il y ait beaucoup à gagner à changer cette définition.

M. NESBITT: Je ne le demande pas. Dès que nos cultivateurs ne se servent que du lait de leurs propres vaches, ils appellent leurs établissements une laiterie, et une beurrerie, quand ils prennent le lait hors de chez eux. L'honorable député de Brockville a de l'expérience dans ces matières, et je le prierais de me dire pourquoi il ne serait pas permis d'appeler laiterie un établissement où, dans la fabrication du beurre, on ne fait servir que le lait de ses propres vaches?

M. SEXSMITH: M'est avis qu'un cultivateur serait bien aise de qualifier sa maison de beurrerie s'il avait le nombre de vaches voulu pour cela. Il y gagnerait puisque, comme vous avez dû le remarquer, le beurre d'une fabrique se vend plus cher que le beurre d'une laiterie. J'ai fait observer devant le comité que nous commettions une injustice envers le cultivateur en désignant sous le nom de beurre de laiterie, certain beurre, et un autre, sous le nom de beurre de fabrique. Ça été la raison pour laquelle nous sommes arrêtés au chiffre de cinquante. Il y a beaucoup de gens qui font du beurre avec moins de cinquante vaches, et dont le produit est aussi bon, sinon meilleur, que le produit des crèmeries. Il nous a été impossible d'arriver à une autre solution de la difficulté d'établir entre ces deux articles une distinction.

M. NESBITT: Me serait-il permis de vous dire que chez nous les cultivateurs sont en train d'abandonner la pratique de mettre sur leurs emballages le mot "fabrique" (*creamery*), si ce n'est déjà fait. Pour le public, la fabrique est une sorte d'établissement considérable, où il vient du lait d'un peu partout. Dans nos régions, on prise davantage le mot "laiterie", par cela que le beurre sorti de la maison d'un particulier connu pour ses habitudes de propreté aura vraisemblablement plus de prix que

le beurre fait du lait provenant de différentes fermes qui peuvent n'être pas tenues proprement.

M. WEBSTER: Au moment où ce projet de loi a été mis sur le tapis devant le comité, j'étais là, et nous avons longuement débattu cette question du nombre de vaches. La plupart des cultivateurs de la province d'Ontario ont moins de cinquante vaches et c'est pourquoi je me suis arrêté à ce chiffre, considérant que cela était juste. Avec cinquante vaches, il arrive très souvent que l'on ne peut travailler le lait chez soi, et il faut en envoyer à la beurrerie. Il y a beaucoup de différence entre le beurre de fabrique et le beurre de ménage. L'un est le produit du lait écrémé à la machine, pendant que l'autre ne l'est pas. Mon honorable ami insinue que le beurre de ménage vaut mieux que l'autre, mais mon expérience m'engage à lui dire que, pour ma part, je ne veux le reste de mes jours manger d'autre beurre que celui des fabriques.

M. NESBITT: Chez nous, il ne faut pas plus d'une dizaine de vaches pour que l'on se serve d'une écrémeuse.

M. WEBSTER: Pas nécessairement.

M. NESBITT: On n'y est pas obligé, mais c'est ce que l'on fait. Je ne connais personne qui ne fasse emploi d'une écrémeuse dès que son troupeau monte à plus de six vaches.

M. WEBSTER: Je connais des cultivateurs qui pratiquent la mise à crémer en vase profond.

M. NESBITT: Je suis heureux de dire qu'il n'en est plus de même chez nous; nous avons fait des progès dans le métier. Comme le dit mon honorable ami, je sais que la plupart des cultivateurs ont moins de cinquante vaches. Il y en a beaucoup qui tiennent à appeler beurre de ménage le beurre qu'ils fabriquent.

M. WEBSTER: Chez nous, tout le monde veut l'appeler beurre de fabrique.

M. SEXSMITH: L'ancien mode de fabrication du beurre disparaît graduellement. Dans ma région, avec trois ou quatre vaches seulement, le cultivateur se sert d'une écrémeuse. Je m'étonne d'entendre l'honorable député d'Oxford (M. Nesbitt) dire que chez lui on tient à donner à ce beurre le nom de beurre de ménage, puisque dans tout le Canada le beurre de fabrique se vend plus cher que l'autre.

M. NESBITT: Il y a dans mon comté des gens qui vendent leur beurre à un prix plus haut que jamais beurre de fabrique n'obtiendra. On le vend d'un bout à l'autre de l'année sous le nom de beurre de ménage, et quiconque visite la laiterie de l'un d'eux est prêt à payer ce beurre plus cher que celui de n'importe quel établissement où il vient du lait de partout.

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

2e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 146), déposé par M. Pelletier, tendant à modifier la loi du service civil;

Le 2e (n° 147), déposé par le même, tendant à modifier la loi des postes.

SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides.—(Présidence de M. Elondin.)

Agriculture.—Santé des animaux, $500,000.

M. OLIVER: Quelle est la proportion de ce crédit destinée au service, et quelle est celle que l'on affectera à des indemnisations pour bétail abattu?

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): La dépense la plus lourde est relative aux inspecteurs qui sont au nombre de 131 en y comprenant les visiteurs de la région envahie par la gale et leurs aides.

M. KNOWLES: Est-ce que la maladie diminue?

M. BURRELL: Dans l'Alberta, il y en a moins à de certains endroits, et il n'en reste plus à la Colombie-Anglaise. Certains troupeaux ont dû être mis en quarantaine, et sont l'objet d'une attention toute particulière. On ne laisse sortir des régions infectées aucune bête sans l'avoir passée au bain; mais là où la quarantaine n'a pas été établie, on autorise un déplacement des animaux. Ne sont exceptés de cette règle que les bestiaux destinés à l'abattage, auquel cas les uns sont examinés à Winnipeg et les autres vont tout droit aux abattoirs de la côte du Pacifique, ou à des endroits des régions montagneuses où il n'y a pas de cultures. La perspective est plus encourageante.

M. KNOWLES: Est-ce que le bain veut dire deux immersions?

M. BURRELL: Oui.

M. OLIVER: Quelle est la situation en ce qui regarde le choléra des porcs?

M. BURRELL: Cette maladie nous a coûté plus cher cette année que l'année dernière. Pour l'exercice 1911-1912, nous avons

dépensé $23,446; pour 1912-1913, $52,785 et, pour dix mois de l'exercice 1913-1914, $46,-860. Il y a eu recrudescence de cette maladie, notamment dans certaines régions de la Saskatchewan et de la province d'Ontario; mais rien en somme qui approche de ce que nous avons eu à combattre au cours des deux premières années qui ont suivi la mise à exécution de la loi. Bien que cela nous coûte cher, il nous est impossible, je crois, d'adopter une méthode autre que celle que nous suivons dans le moment. Aux Etats-Unis, on immunise l'animal, mais il a été constaté que la bête ainsi immunisée pouvait encore transmettre la maladie. Ce mode de préservation coûte au gouvernement américain des millions de dollars, alors que le nôtre nécessite beaucoup moins. Un règlement interdit chez nous l'importation du virus employé à cette sorte d'inoculation. Selon nous, la méthode la plus avantageuse c'est encore celle que nous suivons.

Il n'y a pas à douter que des cas nombreux ne soient dus à des viandes de rebut non cuites contenant des germes de ce mal, viandes apportées des Etats-Unis, ou encore à des pourceaux de ce côté-ci de la frontière. A cet égard, non seulement exhortons-nous les municipalités à de plus grandes précautions sanitaires, mais nous avons obtenu du conseil qu'il rendît un décret où il est clairement énoncé que le Gouvernement refusera d'indemniser quiconque délibérément donne en nourriture à ses pourceaux des viandes de rebut non cuites. Je crois qu'il y va de l'intérêt du public.

M. OLIVER: Dans quelles circonstances ces épizooties de choléra du porc se sont-elles produites récemment? La plupart de ces épizooties ne se sont-elles pas produites chez des porcs alimentés avec des déchets de cuisine?

M. BURRELL: En effet, c'est ce que je pense. Le nourrissage aux déchets paraît en avoir été la cause. Dans certains cas, la maladie a été introduite de chez nos voisins, en dépit d'une réglementation rigide. Cette année nous allons assigner deux ou trois spécialistes à la diffusion de notions exactes relativement aux précautions à prendre dans la manipulation et la cuisson de ces déchets, surtout dans les endroits où le choléra des porcs a sévi, de manière à engager les gens à y mettre plus de soin.

M. NESBITT: Le choléra a sévi l'année dernière dans ma porcherie, bien que nous n'ayons jamais donné de déchets à manger à nos porcs. Nous ne leur donnons à manger que de la farine de seconde qualité, saine et propre, de la recoupe et des tourteaux. Leurs enclos reposaient sur un fond de terre gravoyeuse, ayant en annexe un compartiment couvert aussi propre que cette salle. Toutes les précautions qu'il était possible de prendre avaient été prises, ils avaient même à leur disposition de l'eau courante. C'est le Seigneur, je pense, qui a envoyé le choléra. Je serais fort en peine de dire où ils ont pris cette maladie.

M. OLIVER: L'honorable ministre ne l'ignore pas, je demande des renseignements précis pour des raisons très particulières. Jusqu'où le département peut-il aller dans le but d'enrayer le progrès de la contagion, en réglementant les conditions dans lesquelles les porcs sont gardés et nourris?

M. BURRELL: Je n'aime pas à répondre au pied levé, car c'est ici en quelque sorte une question de droit. Je conjecture que nous avons une assez grande latitude, mais, d'autre part, les autorités municipales et provinciales conservent assez d'attributions pour intervenir utilement. J'ignore jusqu'à quel point nous pouvons légalement nous interposer dans ces questions d'hygiène locale indiquées par l'honorable député. Nous pourrions déclarer nettement que nous refuserons d'indemniser les gens de tout district où l'on ne se conforme pas à certaines prescriptions. Cependant, je n'aime pas à exprimer d'opinion sans avoir pris informations.

M. OLIVER : Etant donnée toute la responsabilité qu'assume le Gouvernement aux termes de la loi actuelle, dans le cas d'une épizootie de choléra, quelles mesures est-il permis au département de prendre, et quelles mesures prend-il effectivement?

M. BURRELL : Dès qu'on nous informe, ou que nous découvrons qu'une maladie a éclaté quelque part, nous y envoyons un inspecteur. L'endroit est aussitôt mis en quarantaine et les porcs sont abattus. Dans certains cas, où le troupeau de porcs est très nombreux et le contact très lâche, il n'est peut-être pas indispensable d'abattre tous les porcs; mais nous en venons rapidement à la conclusion qu'il y a danger à en exempter aucun, qu'il vaut mieux abattre tous les sujets qui ont été en contact avec des porcs atteints de la maladie. Nous devrons, je pense, avant la prochaine session, décider s'il y a lieu de relever le montant de l'indemnité accordée pour l'abatage des porcs, car leur prix a beaucoup haussé depuis deux ans. L'année dernière nous nous sommes occupés de relever le chiffre de la valeur estimative des chevaux, et je me demande si nous ne devrions pas examiner

la question en ce qui regarde les porcs. D'aucuns diront qu'il n'y a lieu d'accorder d'indemnité dans aucun de ces cas, car il est de l'intérêt du propriétaire, comme de l'intérêt public, d'enrayer la contagion; mais si vous n'accordez pas d'indemnité, il se trouvera des gens qui garderont ces maladies secrètes, et vous ne réussirez jamais à en empêcher la propagation.

M. KNOWLES : Lorsque le propriétaire a donné son animal en garantie du paiement d'un billet ou d'une dette, si cet animal doit être abattu, à qui le Gouvernement verse-t-il l'indemnité?

M. BURRELL : L'honorable député est mieux en état que moi de répondre à cette question, puisqu'il est avocat. Je pense que l'indemnité serait versée au propriétaire de l'animal.

M. KNOWLES : La question s'est déjà soulevée à ma connaissance, et elle est très embarrassante.

M. BURRELL : Je crains fort de ne pouvoir y répondre sur-le-champ.

M. KNOWLES : Je désire être renseigné à cet égard, car la règle du département, si je ne me trompe, c'est de ne rien donner au créancier privilégié. Il en résulte une injustice, car l'homme de paille qui est propriétaire d'un porc qu'il a donné comme gage n'aura rien de mieux à faire que d'inoculer le choléra à son cochon.

M. BURRELL: Je prends note de cette observation.

M. OLIVER : Le prix des porcs a notablement augmenté ces années dernières, tellement qu'un chiffre estimatif qui était suffisant il y a quelques années, ne l'est plus aujourd'hui. Aussi, le chiffre estimatif devrait être sensiblement relevé, à mon avis.

M. BURRELL : Je suis d'accord avec mon honorable ami. Il y aura lieu pour nous de régler cette question avant longtemps.

M. MARCIL : Le ministre a-t-il des inspecteurs locaux dans le district de Québec, ou sont-ils tous groupés dans la ville de Québec?

M. BURRELL : Nous n'avons pas d'employés qui soient inspecteurs locaux. Nos inspecteurs sont sujets à être assignés à une région quelconque du pays. Quelques-uns d'entre eux, sans doute, parcourent un territoire assez vaste. Lorsqu'ils s'adjoignent au service, il est nettement entendu qu'ils pourront être assignés à une région ou l'autre. L'ancien ministère avait constaté, et nous avons constaté nous-mêmes qu'il y a des inconvénients à maintenir un employé longtemps dans une localité; car bientôt il s'y fait des amis, et l'intérêt particulier le mène. Il est mieux alors qu'il soit assigné à un autre poste.

M. MARCIL: Combien se trouve-t-il d'inspecteurs dans la province de Québec?

M. BURRELL: Je ne me souviens plus. L'inspecteur en chef est le docteur Couture, de Québec.

M. MARCIL: Lorsque la présence d'un inspecteur est requise dans une région éloignée de plusieurs milles du lieu où l'inspecteur est fixé, il arrive qu'il se rende à l'invitation, et d'autres fois qu'il ne s'y rende pas. Ne faudrait-il pas établir un certain itinéraire et prescrire des tournées périodiques?

M. BURRELL: Nous ne nous chargeons pas de fournir des vétérinaires pour les besoins des diverses localités. Nos inspecteurs font la besogne aux postes de frontière. Nous ne nous chargeons pas de fournir les services d'inspecteurs locaux sur tous les points du pays, mais nous nous efforçons de répondre aux besoins dans les limites du territoire que nous sommes censés desservir.

M. MARCIL: Que faites-vous lorsqu'il se déclare une maladie?

M. BURRELL: C'est à chacun d'y voir; c'est au propriétaire de l'animal à faire venir un vétérinaire.

M. MARCIL: Et si la maladie est contagieuse?

M. BURRELL: Certes, si c'est une de ces maladies prévues par la loi, nous intervenons. Mais ces maladies sont en très petit nombre: le choléra des porcs, la morve, la dourine sont les seules actuellement.

M. MARCIL: La morve existe-t-elle dans Québec?

M. BURRELL: Il s'en rencontre très peu de cas. C'est surtout dans la Saskatchewan qu'on en souffre.

M. NESBITT: Le ministre n'est-il pas encore en mesure d'étendre son champ d'opérations de manière à comprendre la tuberculosine bovine?

M. BURRELL: Cette question est à l'étude; même nous avons demandé un plus fort crédit cette année, un peu dans

le dessein de prendre, si nous le jugions nécessaire, quelque mesure dans ce sens. A mon regert, je ne saurais rien dire de catégorique à ce sujet. J'espère être en mesure d'aborder la solution de cette difficulté, qui n'est pas facile à résoudre, comme le sait l'honorable député, difficulté qui semble devenir plus épineuse à mesure qu'on l'examine de plus près.

M. Wm CHISHOLM : Le ministre se propose-t-il de prendre des mesures pour extirper cette mauvaise herbe, qui, il le sait, produit ce qu'on désigne la "maladie des bestiaux"? Le ministre est arrivé à la conviction que ce n'est pas une maladie contagieuse et que, dès lors, il n'y a pas lieu d'accorder d'indemnité. Mais puisque le Gouvernement a décidé de coopérer avec les gouvernements provinciaux, il devrait, à mon avis, prendre des mesures pour empêcher la maladie de se propager, et dans ce but détruire cette mauvaise herbe qui, en causant cette maladie, a fait perdre des centaines de mille dollars à l'est de la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. BURELL: Nous en sommes venus à la conviction absolue que cette maladie est causée par la mauvaise herbe en question, et qu'elle n'est pas contagieuse. Quant à l'extirpation de cette mauvaise herbe dans la zone infestée, cela relève des autorités provinciales. Bien entendu, tout ce qu'il nous sera possible de faire pour les aider à atteindre ce but, c'est avec plaisir que nous le ferons.

M. CHISHILM: Mais le ministre n'a pas décidé de joindre ses efforts à ceux du gouvernement provincial pour extirper la cause de la maladie?

M. BURRELL: Je ne puis dire que nous avons conclu un arrangement avec aucun des gouvernements provinciaux, en vue de l'extirpation des mauvaises herbes de cette région. J'ignore ce qui a pu se passer récemment entre les autorités locales et les employés du département.

M. MACDONALD: J'ai reçu récemment une lettre d'un pasteur de l'est de mon comté, lequel est contigu à celui de mon honorable ami. Ce pasteur m'a communiqué des statistiques qui sont absolument étonnantes quant aux pertes infiigées par les ravages de cette maladie. Elle se propage du côté de l'est et il s'en produit des cas dans l'île du Cap-Breton. On devrait, semble-t-il, ouvrir une enquête dans le but de s'assurer s'il n'existe pas quelque remède. Un bon diagnostic des symptômes pourrait aboutir à pareille constatation. Il paraîtrait que lorsqu'un vétérinaire est appelé à donner des soins à un animal malade, s'il conclut des symptômes que c'est un cas de "maladie des bestiaux", tout est dit: le cas, semble-t-il, est désespéré. A mon avis, le département ne saurait faire un emploi plus utile de son temps que de s'appliquer à trouver un remède pour cette maladie. Sans doute, dans la Nouvelle-Ecosse, l'extirpation des mauvaises herbes et autres sujets de cette nature sont depuis longtemps à la charge des municipalités, et sur bien des points on s'est appliqué à détruire cette plante. En dépit de tous ces efforts, cependant, la maladie continue ses ravages. Maintenant, puisque on a déjà réussi à découvrir la cause de cette maladie, il y a lieu de couronner ce premier succès de la découverte du remède; rien ne mérite davantage de retenir l'attention du ministre. Je le prie de dire s'il serait disposé à instituer une enquête en vue de la découverte d'un remède. En s'abouchant avec les autorités municipales ou le gouvernement provincial,—je crois savoir que le département du ministre coopère de bon cœur avec le département provincial sous la direction du professeur Cummings,—le ministre pourrait contribuer à enrayer ce qui est devenu un terrible fléau parmi les cultivateurs de l'est de la Nouvelle-Ecosse.

M. BURRELL: Je ne puis que répéter que la maladie est directement attribuable à la mauvaise herbe en question, et toute la difficulté consiste dans l'extirpation de cette mauvaise herbe. Ce que dit l'honorable député de la Nouvelle-Ecosse est également vrai de l'Ontario: la guerre aux mauvaises herbes est une question qui relève de l'autorité municipale. C'est, semble-t-il, une question locale. Toutefois, je m'enquerrai.

M. MACDONALD: Mais, au point de vue pratique, la question est celle-ci: les cultivateurs intéressés se sont donnés beaucoup de mal pour empêcher cette mauvaise herbe de se propager. Mais sur toute ferme inoccupée ou abandonnée, cette plante prend pied et de là envahit tout le voisinage. Est-ce que le ministre, par l'intermédiaire de ses employés, ne pourrait s'efforcer de trouver un remède à cette maladie? Les symptômes étant connus, ne pourrait trouver quelque moyen d'arrêter ou de circonscrire la maladie? Mais je le répète, ce n'est pas ce que l'on fait; dès que

le vétérinaire a diagnostiqué "maladie des bestiaux", tout est dit.

M. BURRELL: Si on découvre un antidote, nous en serons très heureux.

M. WARNOCK: Cette plante se trouve aussi dans la Nouvelle-Galles du Sud.

M. BURRELL: Et en Afrique également.

M. WARNOCK: L'inspecteur en chef de la Nouvelle-Galles du Sud expérimente depuis nombre d'années, et sa conviction est, je pense, qu'il n'y a pas d'autre moyen que d'extirper la plante.

M. BURRELL: C'est ce qu'on m'assure.

M. WARNOCK: Et on ne peut y arriver qu'en parquant des moutons.

M. Wm CHISHOLM: Mais je crois qu'on a constaté que même le mouton ne saurait manger de cette herbe impunément dans certaines conditions, lorsqu'on laisse le troupeau errer en liberté à l'automne. Les moutons broutent cette herbe, qu'on appelle "rag-weed", et nombre de ces bêtes sont mortes des suites. D'autre part, les moutons n'en souffrent pas au même point que les autres bêtes à cornes et les chevaux.

M. WARNOCK: Le ministre voudra-t-il me dire si nous pouvons espérer obtenir la modification du règlement relatif à l'expédition des bestiaux à partir d'endroits dans l'Alberta et la Colombie-Anglaise?

M. BURRELL: Je l'ignore. L'honorable député le juge-t-il trop rigide?

M. WARNOCK: Oui, c'est ce qu'on m'a représenté, et je pense que le ministre a reçu des représentations dans le même sens de la part d'expéditeurs locaux.

M. BURRELL: Je pense que le département a montré beaucoup de modération. Il est difficile de faire plus de concessions. L'honorable député est au fait de la nature de certaines de ces difficultés. La gale a été introduite dans la Colombie-Anglaise par des animaux expédiés de l'Alberta, et l'élimination de cette maladie a imposé une lourde dépense. Les expéditeurs mirent les bestiaux à l'herbe dans divers districts. Actuellement, comme le sait l'honorable député, les animaux qui sont expédiés pour être abattus doivent être inspectés au départ, et dans la région du Nid-de-Corbeau, ils sont suivis d'un peu plus près, comme il ne s'y trouve pas d'abattoirs et qu'ils doivent être livrés à des bouchers. Nous avons fait cette concession. De fait, nous avons fait cette concession à la région du Nid-de-Corbeau primordialement dans l'intérêt du sud de l'Alberta et, étant données les conditions, je ne pense pas que nous puissions consentir à un relâchement plus grand dans l'affiliation du règlement.

[M. Macdonald.]

M. WARNOCK: L'embarras, c'est que ces bestiaux doivent être passés au bain de désinfection au moment d'être expédiés. C'est un grave préjudice, car le boucher ne veut pas de bestiaux qui ont été harassés et meurtris au bain, immédiatement avant l'abatage. Une des grandes compagnies qui avait violé le règlement relatif aux animaux galeux, se trouve bénéficier largement du règlement maintenant en vigueur. On lui permet d'expédier ses bestiaux à Vancouver et autres centres de la côte pour y être abattus, tandis que l'expéditeur de peu de moyens qui envoie des chargements à Nelson, Fernie et autres endroits sur le parcours de la ligne du Nid-de-Corbeau est tenu de passer ses bestiaux au bain avant l'expédition. Le résultat c'est que, par suite du règlement prescrivant le bain, les bouchers sur le parcours de la ligne du Nid-de-Corbeau préfèrent acheter des abattoirs de Calgary ou d'Edmonton que d'acheter des bestiaux sur pied dans le sud de l'Alberta.

M. BURRELL: J'examinerai la question, et je verrai ce qu'il est possible de faire.

M. OLIVER: D'après ce qu'on nous a dit, si l'on constate qu'un troupeau renferme des sujets contaminés, tous sont abattus sans exception. L'indemnité est-elle versée sur les animaux qui sont abattus après avoir été reconnus indemnes ?

M. BURRELL: Oui, l'indemnité se paie pour tout sujet qui est abattu.

M. OLIVER: Permet-on la vente des animaux abattus mais non contaminés?

M. BURRELL: Aux termes du règlement, il nous est loisible d'abattre tout le troupeau, et il n'est permis de tirer parti d'aucun des animaux abattus. Il est arrivé parfois que des sujets qui avaient été en contact avec le troupeau contaminé, mais n'avaient pas manifesté de symptômes de la maladie, ont été utilisés dans l'alimentation humaine. Mais le danger est que, bien que les lésions puissent n'être pas apparentes en raison de ce que la maladie n'est qu'à ses débuts, le virus n'en est pas moins présent, et si les viandes étaient laissées là sans cuisson préalable, elles pourraient devenir un agent de contamination d'autres régions. Aussi, le règlement nous autorise-t-il à prendre les mesures les plus radicales et à indemniser les gens de toute perte.

M. OLIVER: A-t-on indemnisé les propriétaires dans le cas de l'épizootie de choléra des cochons à Edmonton?

M. BURRELL: Je le pense.

M. OLIVER: On se demandait si les déchets de cuisine avaient été cuits ou non; quelques-uns sont d'avis qu'ils ne l'avaient pas été.

M. BURRELL: Préalablement à l'adoption du décret en conseil dont j'ai parlé, le public fut informé que celui qui aurait agi de la sorte sans se rendre compte de la gravité de son acte, serait tout de même admis à réclamer l'indemnité; mais que quiconque, après avoir été mis sur ses gardes donnerait à manger à ses porcs des déchets de cuisine sans les soumettre à la cuisson, ne serait pas admis à réclamer l'indemnité, si la maladie se déclarait dans son troupeau. Bien que nous ayons usé d'une certaine discrétion dans l'application du décret du conseil, je suis d'avis qu'il faut bien pénétrer le public de cette idée que si l'on donne à manger aux animaux des déchets non préalablement soumis à la cuisson, on ne recevra pas d'indemnité à cause de ravages du choléra en résultant.

M. MARCIL: Le ministre est-il au fait du développement de l'industrie de la viande de cheval dans le comté de Chambly?

M. BURRELL: Le département en a été avisé. Cette viande de cheval, si je ne me trompe, est écoulée dans la ville de Montréal. On nous a demandé de nommer un inspecteur pour voir à ce que la viande ne soit pas contaminée, mais il nous a semblé que cela ne relevait pas de nos attributions. Je dois dire que nous n'avons rien fait pour encourager cette industre.

M. DEVLIN: Cette question ne relève-t-elle pas du département de l'Agriculture?

M. BURRELL: Non.

M. DEVLIN: Et l'inspecteur des viandes?

M. BURRELL: Nous n'inspectons que que les envois se rattachant au commerce interprovincial. Je crois que cette industrie est particulière à la province de Québec, Montréal étant la seul ville où il se consomme de la viande de cheval pour le moment?

M. MARCIL: Les journaux ont annoncé qu'une grande partie de cette viande était expédiée en Suède. Les envois en pareil cas ne relèveraient-ils pas de l'autorité du ministre?

M. BURRELL: Je n'ai pas le texte de la loi sous les yeux, mais je ne pense pas qu'il soit rédigé de manière à nous permettre de règlementer le commerce de la viande de cheval.

M. MARCIL: Pas même pour l'exportation?

M. BURRELL: Je ne pense pas que le texte de la loi vise l'inspection de la viande de cheval.

M. MARCIL: Comme il s'agit d'une question d'assez grande importance pour Montréal, le ministre voudra-t-il s'en assurer?

M. BURRELL: J'y donnerai toute mon attention.

M. WARNOCK: Le ministre a-t-il quelque renseignements au sujet d'une grave épidémie de dourine qui se ferait sentir à Raymond, dans l'Alberta ?

M. BURRELL: Nous faisons d'assez fortes dépenses à cet endroit, et nous espérons d'être bientôt maîtres de la situation. Comme mon honorable ami le sait peut-être, grâce à l'excellent travail accompli par le docteur Watson, à Lethbridge, nous avons adopté l'épreuve de fixation complémentaire, qui nous permet de découvrir pour ainsi dire à coup sûr l'existence de la maladie du coït. Nous avons fait subir l'épreuve à plusieurs centaines de ces chevaux, et il est probable que ce travail nous coûtera une somme de plus de $40,000; mais nous avons bon espoir de faire complètement disparaître cette maladie.

M. WARNOCK: Si j'ai bien compris, quelques-uns des chevaux qui sont atteints de cette maladie ont été importés tout dernièrement au pays?

M. BURRELL: Je le crois. Je sais que quelques-uns de ces animaux sont des pur sang. La région où la maladie exerce ses ravages est relativement restreinte. Nous ne rencontrons pas la moitié de difficultés que l'on a aux Etats-Unis, où les dépenses à faire de ce chef sont bien plus considérables qu'ici, dans mon opinion, si nous continuons à traiter énergiquement les animaux atteints, comme nous l'avons fait à venir jusqu'à maintenant, nous serons bientôt maîtres de la situation.

M. WARNOCK: Pendant des années, les autorités américaines prétendirent que nous avions tort, et que cette maladie n'existait nullement aux Etats-Unis, mais il y a pas bien longtemps l'inspecteur en chef m'a avoué qu'il y a de 8,000 à 10,000 chevaux, qui sont atteint de cette maladie, chez eux.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

De divers projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 161), déposé par M. Bradbury, concernant la compagnie d'assurance sur la vie de Western;

Le 2e (bill n° 162), déposé par M. Carvell, concernant la compagnie du chemin de fer de Saskatoon à la baie d'Hudson;

Le 3e (bill n° 163), déposé par M. Baker, tendant à constituer en corporation la compagnie d'assurance contre les accidents la North American;

Le 4e (bill n° 164), déposé par M. Weichel, concernant la compagnie du chemin de fer de Berlin à Waterloo, à Wellesley et au lac Huron;

Le 5e (bill n° 165), déposé par M. Bennett (Calgary), concernant la compagnie du chemin de fer Western Dominion et la compagnie du chemin de fer Alberta Pacific;

Le 6e (bill n° 166), déposé par M. Baker, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Farnham à Granby;

Le 7e (bill n° 167), déposé par M. Alguire, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Cornwall à Hawkesbury.

REPRISE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides. (Présidence de M. Blondin.)

Chemin de fer Intercolonial.—Freins à air comprimé.—Amélioration de soupapes à 3 clapets, $7,150.

L'hon. M. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer): Ce crédit est destiné à améliorer les freins à air comprimé à 3 clapets, sur le chemin de fer Intercolonial, afin de continuer la politique qui consiste à améliorer graduellement le système des freins à air comprimé sur ce chemin de fer. Des améliorations ont été accomplies d'année en année, depuis 1907.

Voici les explications que je suis en mesure de fournir à propos de cet article du budget. Les freins à air comprimé à 3 clapets "K" possèdent des avantages additionnels, en ce qu'ils fonctionnent promptement, se déclanchent sans secousse et se rechargent d'une façon uniforme; ils s'adaptent très bien aux conditions du service de transport moderne; ils emploient moins d'air et ils sont bien supérieurs aux autres pour régler la vitesse des convois sur les fortes rampes. Ce frein est hautement recommandé par la Westinghouse Air Brake Company, et on l'a adopté sur un bon nombre de chemins de fer. On a l'intention de munir 10,910 wagons de ce système de freins, à raison de $5.50 chacun, soit un total de $60,005. En 1907-1908, 1,273 wagons furent munis de ce système de freins à triple valve, en 1908-1909, 1,273, le même nombre, chaque année, depuis cette date.

M. NESBITT: Est-ce que tous ces wagons ont été munis de la même sorte de valve?

M. REID: Oui. On a dépensé jusqu'à ce jour une somme de $49,450, ce qui laisse une somme de $10,554 à dépenser, afin de munir le reste des wagons de cette valve. Nous demandons exactement, cette année, la même somme que les sept années passées, c'est-à-dire $7,150.

Chemin de fer Intercolonial.—Amherst, agrandissements et améliorations, $16,000.

M. REID: Ce crédit est destiné à améliorer les voies d'évitement et à faire exécuter des travaux généraux aux environs des gares de l'Intercolonial à Amherst; ces améliorations sont rendues nécessaires à cause de l'augmentation du trafic. Le coût approximatif de ces travaux est de $16,000.

M. EMMERSON: Ces travaux seront-ils exécutés à l'entreprise ou en régie?

M. REID: A la journée.

M. EMMERSON: Il me semble qu'à Amherst les conditions se prêteraient mieux à l'exécution de ces améliorations à l'entreprise.

M. REID: Ces améliorations seront exécutées dans les gares mêmes, où le service des convois devra se continuer quand même; de sorte que c'est la coutume, si j'ai bien compris, de faire exécuter en régie des travaux de cette nature.

M. WILLIAM CHISHOLM: Le ministre a-t-il reçu copie d'une résolution adoptée par la chambre de commerce d'Antigonish, priant le ministère des Chemins de fer de faire faire le tracé d'une voie ferrée partant d'Antigonish ou des environs et se prolongeant jusqu'à Country-Harbour, en traversant la vallée de la rivière du Sud? Dans l'affirmative, qu'est-ce que l'honorable ministre entend faire à ce sujet?

M. REID: Je ne puis me rappeler de la chose, pour l'instant; toutefois, il me semble que nous avons reçu une résolution en ce sens. Je serai en état de fournir tous les renseignements à l'honorable monsieur, un peu plus tard.

M. WILLIAM CHISHOLM (Antigonish): Je comprends parfaitement qu'en sa qualité de ministre intérimaire des Chemins de fer, il ne serait pas raisonnable d'obliger l'honorable ministre à se prononcer sur une question de cette nature, mais je désire profiter de l'occasion, afin de consigner aux Débats, pour la bonne gouverne du ministre des Chemins de fer, lorsqu'il reviendra au pays, combien il serait important de faire droit à cette requête des membres de la chambre de commerce d'Antigonish. Le 27 mars 1912, j'ai eu l'occasion de signaler cette question de la construction d'une ligne de chemin de fer d'Antigonish à Country-Harbour, à l'attention de la Chambre, et j'ai alors donné les raisons qui militent en faveur de l'entreprise.

Le ministre des Chemins de fer a semblé se rende compte alors que cet embranchement serait le plus court de tous ceux dont on projetait la construction, afin de relier le comté de Guysborough à la ligne principale de l'Intercolonial. On trouvera les remarques que j'ai faites à cette occasion à la page 6227 (v.a.) des Débats du 27 mars 1912.

J'ai alors demandé au ministre s'il se proposait de faire faire le tracé de cette voie ferrée en vue de la faire construire, et sa réponse fut: qu'il profiterait de sa tournée d'inspection pour examiner les différentes routes qu'on lui proposait, et qu'il choisirait la meilleure. Plus tard, le 30 janvier 1913, je soulevai de nouveau la question, en posant la question suivante, que l'on trouvera à la page 2416 (v.a.) des Débats de 1913:

A-t-on fait des travaux d'études du chemin de fer que l'on se propose de construire entre Antigonish et Country-Harbour, et qui traverserait la vallée de la rivière du Sud, pour venir se raccorder avec la voie de l'Intercolonial? Dans l'affirmative, a-t-on fait un rapport à ce sujet?

M. COCHRANE: Il n'est pas à la connaissance du ministère qu'aucunes études aient été faites.

C'était là une déclaration plutôt extraordinaire de la part du ministre, le 30 janvier 1913, après la promesse solennelle qu'il avait faite de faire exécuter le levé des plans, le 27 mars 1912. Cette réponse me surprit d'autant plus qu'à une élection partielle à la législature, qui eût lieu dans le comté d'Antigonish dans le cours du mois de janvier 1913, on fit circuler des copies d'une correspondance qui était censée avoir été échangée avec le ministre des Chemins de fer, et l'on fit publier à son de trompe, par toute la région, que cette région allait enfin avoir les communications par chemins de fer que l'on avait demandées. Le 13 avril 1913, quelques mois après cette élection partielle, je ramenai la question sur le tapis, et à ma grande surprise, j'entends de mes oreilles le ministre des Chemins de fer répudier les affirmations que les hommes occupant des situations responsables, et dont l'un cherchait à se faire élire député à la législature et l'autre était sénateur, avait faites dans le comté, à cette occasion, relativement à la construction de cette voie ferrée.

Au cours de cette campagne électorale, on avait aussi lu des lettres qui étaient censées avoir été écrites par le ministre, mais ce dernier en nia la paternité à cette même séance du 30 avril 1913.

J'insistai alors afin que le ministre déclarât pourquoi il n'avait pas ordonné d'études, et quels étaient les projets du Gouvernement par rapport à cette entreprise. Comme le ministre demeurait impénétrable et refusait de me fournir les renseignements que je lui demandais, à cette occasion, je dus, afin de bien définir mon attitude, faire de longues remarques sur la nécessité où se trouvait le Gouvernement de construire cet embranchement. On trouvera ce discours à la date du 30 avril 1913, pages 8873 et 8875, du vol. 5 des Débats 1912-1913. Voilà pourquoi je me dispense de répéter les arguments que j'ai employés à cette occasion.

Ces renseignements suffiront amplement à définir mon attitude sur ce sujet, et à attirer l'attention du ministre, au retour de son voyage—retour qui ne tardera pas trop, je l'espère—sur les raisons que j'ai apportées afin de démontrer combien la construction de ce chemin de fer est devenue absolument nécessaire. Maintenant, il ne me reste plus que quelques courtes observations à faire. J'ai demandé la production de la correspondance qui se trouve dans les archives du département au sujet des études projetées de la construction d'une ligne entre Country-Harbour et Antigonish, destinée à relier toute cette région à la ligne principale de l'Intercolonial. On a bien déposé, devant la Chambre, à la date du 22 janvier 1914, un rapport, mais je n'ai pu y trouver aucune allusion, pétition ou requête de la part de ces gens qui prétendent faire beaucoup pour amener la mise à exécution de cette entreprise que l'on attend depuis si longtemps dans la région.

Je n'ai pu y trouver non plus aucun document qui se rapporte à la construction de cette voie ferrée, si ce n'est des lettres écrites par moi-même, le 14 mai 1913, le 3 mars 1910, et le 13 janvier 1911, ainsi

qu'une lettre du secrétaire, M. Jones, datée du 18 mars 1912, et une autre communication de M. W. C. Milner, à la date du 22 janvier 1912. M. Milner demandait l'octroi d'un subside, afin de construire un chemin de fer dans la région, projet que j'ai encouragé et appuyé de mon humble influence. On a plus ou moins critiqué ma conduite à ce propos, et mes adversaires politiques ont même été jusqu'à prétendre que j'étais opposé au projet. Voilà pourquoi j'ai saisi cette occasion, afin qu'à l'avenir on ne puisse plus me faire ce reproche.

Tout ce que je puis dire, en terminant, c'est qu'au retour du ministre il fera faire aussitôt les travaux d'études, et je signalerai à son attention les faits que j'ai exposés à la Chambre, dans les circonstances que j'ai relatées, surtout à la date du 27 mars 1912, et de nouveau, le 30 avril 1913. Si le ministre voulait m'en croire, il ferait faire ces travaux le plus tôt possible.

M. REID: J'étudierai certainement moi-même la question, et j'essaierai de me procurer d'autres renseignements, que je me ferai un plaisir de communiquer à l'honorable député. Je me ferai également un devoir de signaler au ministre, à son retour, les remarques qu'a prononcées mon honorable ami.

M. KYTE: L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me dire si oui ou non le Gouvernement a pris quelques mesures afin d'acquérir la possession de l'embranchement qui va de Saint-Pierre à Sydney, et qui est la propriété du chemin de fer du Cap-Breton?

M. REID: Rien n'a encore été fait en ce sens.

M. KYTE: N'a-t-on pas fait visiter cette voie ferrée par un ingénieur, au cours des dernières semaines, qui devait faire rapport au département?

M. REID: Je n'en sais rien. Il se peut que le gérant général de l'Intercolonial ait envoyé un ingénieur sur les lieux, mais je n'en ai pas entendu parler. Si je comprends bien la situation, ni le ministère des Chemins de fer ni le Gouvernement n'ont le droit d'acquérir aucun de ces embranchements, d'après les termes de la loi actuelle, c'est-à-dire sans présenter un bill qu'il faudrait faire adopter par le Parlement. D'après ce que je sais, le Gouvernement n'a nullement l'intention de faire adopter un bill pour l'acquisition de l'embranchement que l'on vient de mentionner, au cours de la présente session.

[M. W. Chisholm.]

M. KYTE: Lorsque je suis allé à Saint-Pierre, il y a quelques semaines, on m'a informé que le docteur Martin Murphy, ex-ingénieur de la province de la Nouvelle-Ecosse, devait être envoyé sur les lieux dans quelques jours par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, afin de faire une enquête au sujet de la condition matérielle du chemin de fer, et de faire rapport au département. Si j'ai bien saisi le sens des remarques de l'honorable ministre, je dois en conclure que ni le docteur Murphy ni aucun autre ingénieur ne sont allés inspecter cette voie ferrée.

M. REID: Je n'en sais rien. Plusieurs messieurs m'ont suggéré que l'on devrait prendre des mesures, afin d'exploiter les lacs du Bras-d'Or; selon eux, on devrait y bâtir un grand hôtel à cet endroit, que l'on exploiterait deconcert avec le chemin de fer Intercolonial. J'ai répondu qu'il serait peut-être à propos que le gérant général envoyât un ingénieur sur les lieux, afin d'examiner la situation et de m'aviser en conséquence.

M. MACDONALD: Qu'est-ce qu'un ingénieur peut bien connaître au sujet des hôtels?

M. REID: Il serait nécessaire, avant de ne rien entreprendre, d'examiner le tracé de la voie. C'est peut-être là la raison pour laquelle on aurait envoyé un ingénieur sur les lieux. Mais je ne sais nullement si l'on en a envoyé un ou non.

M. KYTE: Le ministère des Chemins de fer n'a donc pris aucune mesure, afin de faire faire une étude de la voie ferrée projetée entre Saint-Pierre et Sydney, dans le but de prolonger le chemin de fer dans cette direction?

M. REID: Non.

M. MACDONALD: M. Gutelius a fait bien des choses que le ministre n'a jamais sues. Est-ce que, au cours des deux dernières semaines, M. Gutelius n'a pas eu une entrevue à Halifax avec certains messieurs qui sont intéressés à ce que le Gouvernement acquiert la ligne qui va de New-Glasgow à Thorburn?

M. REID: Je n'ai rien vu dans les journaux à ce sujet.

M. MACDONALD: Ni moi non plus; mais n'est-il pas vrai que M. Gutelius a eu une entrevue avec certains particuliers, qui sont intéressés à ce que le Gouvernement acquière l'embranchement, propriété de la Acadia Coal Company, entre New-Glasgow et Thorburn?

M. REID: Je n'en sais rien.

M. MACDONALD: Est-ce que le ministre lui a donné l'autorisation de conférer avec ces messieurs?

M. REID: Non; je ne lui ai jamais donné pareille autorisation.

M. LEMIEUX: Tandis qu'on en est sur la question des embranchements de chemin de fer, je profiterai de l'occasion pour dire quelques mots au sujet du chemin de fer de Gaspé. Mon honorable ami sait que l'embranchement que l'on est convenu de désigner sous le nom de chemin de fer de Gaspé, se compose de deux voies ferrées: la première va de Métapédia, où elle se raccorde à l'Intercolonial, à New-Carlisle, et la seconde s'étend de New-Carlisle au bassin de Gaspé, dans le comté du même nom.

La première section de cet embranchement fut construite il y a 30 ou 35 ans, et elle a coûté très cher au pays. Cette voie ferrée dessert une région très fertile, qui pourrait devenir très prospère, si le chemin de fer était en bonne condition. Les premiers 20 milles de la section, connue sous le nom de l'Atlantique au lac Supérieur, furent d'abord construits par le Gouvernement. Au début, on avait eu l'intention de le prolonger de Métapédia au bassin de Gaspé et d'en faire un embranchement de l'Intercolonial.

C'est là la décision à laquelle on en était arrivé, du temps où sir Charles Tupper était ministre des Chemins de fer et des Canaux, si la mémoire ne me fait pas défaut. Pour une raison ou pour une autre, on abandonna ce projet, et M. C. N. Armstrong, un monsieur fort bien connu dans les cercles de chemins de fer, fit l'acquisition de cette voie ferrée. Grâce aux subsides qu'il parvint à obtenir du Gouvernement fédéral et de l'administration provinciale, il réussit à construire les premiers 100 milles de cette voie, c'est-à-dire entre Métapédia et New-Carlisle. C'est l'une des plus belles régions de notre pays qu'a l'honneur de représenter mon honorable ami de Bonaventure (M. Marcil). Malheureusement, il semblerait que la grande compagnie de pêche qui s'appelait alors la compagnie Robin, et qui devint plus tard la compagnie Colas-Robin, une maison dont le siège social est dans l'île de Jersey, était tout à fait opposée à la construction d'un chemin de fer dans cette région, sous prétexte que ces facilités de communications pourraient induire les pêcheurs à aller s'établir dans d'autres parties du pays, ce qui aurait eu pour résultat de priver leurs établissements de pêche des précieux services de ces braves gens. Au bout de quelques années, les travaux sur cette première section, furent finalement achevés, mais la voie est encore aujourd'hui, comme elle l'a été au début de l'entreprise, dans un fort triste état. Si l'honorable député de Bonaventure était à son siège, il pourrait donner à cette Chambre une excellente description des dangers que présente cette voie ferrée.

Lorsqu'en 1896 je fus élus député du comté de Gaspé, je soulevai la question de construire la seconde section de cette voie ferrée, c'est-à-dire de New-Carlisle au bassin de Gaspé. Une compagnie se forma, le gouvernement fédéral vota une subvention, la législature de Québec accorda des concessions de terre à la compagnie, et, en 1910, la seconde section de cette voie ferrée fut construite. Mais la différence qui existe entre ces deux lignes de chemin de fer est énorme.

La première, comme j'ai déjà eu l'honneur de vous le dire, est en très mauvais état, tandis que la seconde est une voie ferrée réellement bien construite, sur laquelle les convois circulent régulièrement de New-Carlisle au bassin de Gaspé. Mais, afin de relier le bout de la péninsule de Gaspé avec le reste du pays, les convois sont obligés de circuler sur la voie de la première section, qui est en très mauvais ordre, avec le résultat que, sur la première section, tout est parfait, tandis que sur la seconde, c'est tout le contraire.

On l'a très souvent déploré, et il est vraiment extraordinaire que le projet initial du Gouvernement actuel, qui consistait à relier cette partie du pays à l'Intercolonial au moyen d'embranchements, n'ait pas été mis à exécution. Aujourd'hui, à cause du triste état où se trouve la première section de cette voie ferrée, la compagnie ne peut prospérer. Il est bien vrai que les convois y circulent dans l'une et l'autre direction, mais ce chemin de fer est exploité à perte. Si le Gouvernement concluait les arrangements nécessaires avec la compagnie, et obtenir la possession de cette voie ferrée à de bonnes conditions, je suis certain qu'il agirait dans le meilleur intérêt de cette importante partie de notre pays. Pendant un demi-siècle, pour ainsi dire, cette partie du pays a été privée de communications par voies ferrées, bien que Gaspé soit l'un des plus vieux comtés de la puissance du Canada. C'est un fait historique, que lors de son premier voyage au Canada, au 16ième siècle, Jacques Cartier débarqua d'abord sur les rives de la baie de Gaspé. Le Gouvernement, si je comprends bien, ne pourrait faire l'acquisition de

cette voie ferrée, sans recourir au vote d'une loi spéciale à cet effet. Afin de faciliter l'acquisition de ces divers embranchements, pourquoi le ministre des Chemins de fer ne commencerait-il pas par tâter le terrain, en s'abouchant avec les différentes compagnies, et en établissant à leur propre satisfaction et à celle du Parlement quel serait le coût de l'acquisition de ces voies ferrées?

Il me semble qu'en agissant de cette façon on mettrait tout simplement la charrue devant les bœufs. Dans mon opinion, si l'année dernière le Parlement avait été renseigné quant au coût de ces divers embranchements, la loi que l'on a présentée aurait pu être adoptée, et il est très probable que le Sénat n'aurait pas cherché à la modifier. Pendant tout le temps que j'ai représenté le comté de Gaspé, c'est-à-dire pendant seize ans, j'ai reçu de nombreuses correspondances à ce sujet. Bien que la partie du chemin de fer qui traverse leur comté soit en bon état, mes anciens électeurs sont désireux, afin d'améliorer la situation, de voir le Gouvernement faire l'acquisition du chemin de fer et l'exploiter comme embranchement de l'Intercolonial de Métapédia au bassin de Gaspé.

M. REID: L'honorable député vient de soulever la question de faire l'acquisition d'embranchements de chemins de fer, qui seraient exploités comme parties du réseau de l'Intercolonial. L'honorable membre admettra, sans doute, qu'en présentant un bill dans ce but, l'année dernière, le ministre des Chemins de fer a fourni la preuve qu'il s'intéressait beaucoup à cette question et qu'il était bien décidé à acquérir la plupart ou même tous les embranchements de chemins de fer afin de les souder au réseau de l'Intercolonial. A l'unanimité, si je ne me trompe pas, le Parlement adopta le projet de loi, mais malheureusement le Sénat le modifia de telle façon qu'il ne pût devenir loi. Depuis que je remplis les fonctions de ministre des Chemins de fer intérimaire, j'ai assurément acquis de plus en plus la conviction que ce projet aurait été à l'avantage de l'Intercolonial et de plusieurs parties du pays.

Ces chemins de fer constitueraient d'importants tributaires de la ligne mère; l'exploitation en serait moins coûteuse qu'aujourd'hui, puisque ces compagnies de chemins de fer possèdent beaucoup de matériel roulant qui serait utilisé s'ils devenaient soudés à l'Intercolonial. Si la loi actuelle m'autorisait à le faire, je serais disposé à acquérir nombre d'embranchements; mais, comme l'a observé l'honorable député, la loi concernant les lignes d'embranchement qui figure maintenant aux Statuts n'autorise pas l'acquisition de nouvelles lignes d'embranchement sans autorisation législative, et je ne voudrais pas assumer la responsabilité de faire de nouvelles démaraches en pareille matière en l'absence du ministre des Chemins de fer.

Je ne sache pas que je puisse aller plus loin à cet égard. A mon sens, l'Intercolonial ne pourrait que bénéficier de l'acquisition de quelques-uns de ces embranchements; et si l'Etat les prenait à sa charge, un prolongement de 20 à 25 milles serait avantageux à nombre de localités de cette région. Bientôt, je l'espère, sonnera l'heure où l'Etat sera en mesure de prendre à sa charge quelques-uns de ces embranchements. Je ne saurais dire combien de lignes l'Etat devrait acquérir; je n'ai pas étudié la question. L'honorable député le sait, le ministre doit être renseigné au sujet de ces embranchements, car cette question lui a été soumise, ainsi qu'à son prédécesseur. Les propriétaires de ces embranchements sont continuellement en instance auprès du département, lui demandant de s'employer auprès des autorités de l'Intercolonial, afin qu'elles prennent à leur charge ces lignes de chemins de fer, et souvent on obtient des renseignements au sujet de leur valeur et des rendements qu'en attendent les propriétaires. Plusieurs de ces lignes ont été l'objet de visites et d'inspections. Il existe beaucoup de données à ce sujet au département, qui, j'en suis convaincu, sera en mesure de prendre une décision et de régler la question, dès qu'il sera en état de le faire. Quant à la ligne mentionnée par l'honorable député, c'est précisément celle qu'on m'a signalée, et, à mon avis, ce serait un bon affluent à l'Intercolonial.

M. LEMIEUX: Voici ce que suggérerais au ministre: durant les vacances, il devrait s'efforcer de conférer avec les représentants des diverses compagnies et constater quel serait le prix d'achat de quelques-unes de ces lignes. Ce serait frayer le chemin à l'adoption d'une loi autorisant le ministre à acheter un certain nombre de chemins de fer. S'il pouvait dire d'avance au Parlement quel serait le prix d'achat précis de telle ou telle ligne, le Parlement serait mieux en mesure de débattre la question.

M. REID: C'est une excellente proposition et je la soumettrai au ministre des Chemins de fer ou, s'il est absent, je me ferai un devoir de l'étudier moi-même.

M. SINCLAIR: Le ministre peut-il me dire si on se propose de construire des embranchements cette année? Quelques députés de la gauche ont grandement repris courage, quand le Gouvernement a accepté la résolution présentée par le député du Cap-Ereton-nord (M. McKenzie), en faveur de la construction de certains embranchements dans les comtés de la Nouvelle-Ecosse qui manquent actuellement de communications par voie ferrée. Le ministre voudrait-il bien me dire s'il figurera au budget supplémentaire un crédit affecté à la construction de quelques embranchements en Nouvelle-Ecosse?

M. REID: Il ne figure pas au budget de crédit destiné à de nouveaux embranchements. Il y a bien un crédit affecté aux travaux d'études et, si je ne me trompe, le personnel est à l'œuvre ou à la veille de se mettre à la besogne.

M. SINCLAIR: Il ne figure pas de crédit au budget principal; mais nous désirerions savoir si l'on en inscrira.

M. REID: Je ne saurais dire avant que le conseil ait adopté les crédits supplémentaires. Au budget principal figure un crédit de $50,000 destiné aux études et à l'inspection. L'honorable député ne saurait s'attendre que je fasse de déclaration touchant les autres crédits.

M. SINCLAIR: Le ministre intérimaire devrait être en mesure de faire connaître l'attitude du Gouvernement au sujet des embranchements, afin que le comité sache si le département a l'intention de se mettre à l'œuvre cette année. Il conviendrait que le ministre nous donnât ce renseignement, quand il présente le budget des chemins de fer. Je ne lui demande pas de révéler de secrets ni de préciser le chiffre de la dépense. Mais fera-t-il quelques travaux?

M. REID: Il faudra que le conseil adopte les crédits supplémentaires avant que je puisse donner des renseignements à cet égard.

M. W. CHISHOLM (Antigonish): Bien que j'approuve cordialement l'attitude prise par le Gouvernement, en prenant à sa charge les lignes tributaires, je ferai observer au ministre intérimaire qu'il doit faire passer la justice avant la générosité. J'ai déjà traité ici la question du remboursement des sommes dues aux municipalités de Pictou, d'Antigonish et de Guysborough, à titre d'indemnités ou dommages-intérêts pour les terrains expropriés pour cette partie de l'Intercolonial circulant entre New-Glasgow et le détroit de Canso. La question fut alors débattue, mais non pas à fond. Le premier ministre discuta brièvement l'affaire et le député du Cap-Breton, le député de Guysborough et le député de Pictou aussi, si je ne me trompe, firent valoir le bien fondé de cette réclamation. Mais le ministre des Chemins de fer déclara alors qu'il ignorait entièrement l'existence de cette réclamation, avant la discussion du soir en question; mais il leur donna l'assurance qu'il étudierait la question, afin de pouvoir la discuter à l'avenir. Ses observations figurent au VIe volume du compte rendu des Débats de 1912-1913. L'occasion qui fit surgir ce débat, fut la proportion tendant à accorder au gouvernement de l'Ontario une subvention de $2,000,000 se rattachant à la construction du chemin de fer de Témiskaming et du nord d'Ontario De concert avec d'autres députés, je fis remarquer que, vu le précédent établi, rien n'autorisait le retard apporté au paiement des sommes dépensées par ces municipalités pour la partie de l'Intercolonial en question. Les frais de construction de l'Intercolonial de Sydney à Montréal ont été payés par le Gouvernement fédéral, par les contribuables canadiens.

Mais je le répète, et sans doute le ministre intérimaire l'apprendra avec surprise, les municipalités de ces trois comtés ont dû payer le prix du terrain pour cette partie de l'Intercolonial et jamais on ne leur a remboursé cet argent. Il y a d'autres parties de l'Intercolonial que l'Etat a pris à sa charge, à diverses époques, comme faisant partie de son système général de construction; mais les provinces qui avaient versé des deniers dans ces entreprises rentrèrent dans leurs fonds. Je ne saurais mieux élucider la question qu'en donnant les détails, afin que le ministre puisse avoir la question sous les yeux, à son retour, et je tiens à exposer les deux côtés de l'affaire. C'est une question qui remonte déjà assez loin dans le passé; elle date de 1891. Elle a son histoire, et il convient d'exposer le pour et le contre. Au risque de fatiguer l'attention du comité, je tiens donc à consigner au compte rendu des Débats les deux côtés de l'affaire, le pour et le contre.

M. REID: L'honorable député dit-il que l'affaire remonte à 1891?

M. CHISHOLM: Oui, la question date de 1891.

M. REID: Sans doute, mais cette réclamation a-t-elle surgi à l'occasion de la construction de l'Intercolonial?

M. CHISHOLM: Elle a surgi avant que le Gouvernement fédéral prit à sa charge cette partie du chemin de fer connue sous le nom de prolongement de l'Est, circulant entre New-Glasgow et le détroit de Canso. Ce chemin de fer fut construit par une compagnie subventionnée par la province, et les municipalités payèrent les frais d'expropriation du terrain pour la voie ferrée. Plus tard, le Gouvernement fédéral prit ce chemin de fer à sa charge et rembourse à la province l'argent qu'elle avait consacré à cette voie ferrée; mais jamais il ne rembourse aux municipalités ce qu'elles avaient payé pour le terrain. Pour toutes les autres parties de l'Intercolonial, de Sydney à Montréal, les municipalités n'ont rien eu à supporter de ces frais. Le Gouvernement a supporté tous les frais de construction du réseau. Le meilleur moyen d'élucider la question, c'est de consigner au compte rendu le texte des résolutions adoptées dès 1891. Le 15 mai 1891, la législature de la Nouvelle-Ecosse adopta et plus tard présenta au Gouverneur général une adresse qui expose ainsi les faits:

Considérant que le chemin de fer Intercolonial, circulant du port de Québec au port de Sydney, dans l'île du Cap-Breton, est reconnu par le parlement canadien et par le gouvernement fédéral comme service d'intérêt fédéral;

Qu'une section de ce réseau, s'étendant de la ville de New-Glasgow, comté de Pictou, jusqu'à Port-Mulgrave, comté de Guysborough, sur un parcours d'environ 80 milles, n'a pas été construit par le Gouvernement fédéral mais a été subventionnée sur les fonds de la province de la Nouvelle-Ecosse jusqu'à concurrence de $671,836.02;

Que cette section de l'Intercolonial autrefois appelée chemin de fer de prolongement de l'Est, a été construit par une compagnie subordonnément à une loi de la législature de la Nouvelle-Ecosse, conjointement avec la loi du parlement fédéral accordant l'embranchement de Pictou à titre de subvention en vue de la construction;

Qu'aux termes de cette loi, l'embranchement de Pictou devait être transféré à la compagnie, lors de l'achèvement du chemin de fer de prolongement de l'Est ou au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, au cas où il achèterait de la compagnie le chemin de fer de prolongement de l'Est;

Que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse acheta de la compagnie le chemin de fer de prolongement de l'Est et demanda au gouvernement canadien le transfert de l'embranchement de Pictou;

Que le gouvernement du Canada refusa de transférer cet embranchement de Pictou, sauf à des conditions que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse trouva inacceptable;

Que des négociations furent engagées entre le gouvernement canadien et le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse en vue de transférer à l'Etat les intérêts de la province dans ce chemin de fer de prolongement de l'Est;

Qu'au cours de ces négociations, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse demanda le remboursement de la subvention provinciale et essuya un refus;

Que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, forcé soit d'accepter les conditions offertes par le gouvernement fédéral, soit d'entreprendre, à grands frais, un long procès pour affirmer les droits de la province, consentit à vendre les droits de la province dans ce chemin de fer pour la somme estimée l'équivalent de la somme déboursée par la province pour l'acquisition du chemin de la compagnie, indépendamment de la somme payée à la compagnie par la province sous forme de subvention;

Que, nonobstant cette aliénation de la propriété ainsi vendue au gouvernement fédéral, la province a légitimement le droit d'être remboursée des sommes qu'elle a payées pour ce qui est reconnu comme partie intégrante de l'Intercolonial;

Que, bien que ce soit le système bien établi du gouvernement canadien en construisant les sections de l'Intercolonial, de payer le coût du terrain exproprié pour la voie ferrée, en ce qui concerne le chemin de fer de New-Glasgow à Port-Mulgrave, le prix du terrain a été payé par les municipalités de Pictou, d'Antigonish et de Guysborough, conformément aux lois adoptées par la législature de la Nouvelle-Ecosse.

L'adresse finit par prier Son Excellence de prendre les mesures propres à assurer le paiement, par le gouvernement canadien au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, des sommes consacrées par ce dernier à la construction du chemin de fer de New-Glasgow à Port-Mulgrave et en outre...

De payer aux municipalités de Picton, d'Antigonish, de Sainte-Marie et de Guysborough, la somme dépensée par elle pour le terrain du chemin de fer de New-Glasgow à Port-Mulgrave, avec intérêt respectivement.

Avant d'aborder l'étape suivante des négociations engagées entre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse et le gouvernement fédéral, je tiens à revenir sur la démarche précédente faite par la municipalité d'Antigonish, et je ne saurais mieux élucider la question qu'en citant la résolution adoptée par son conseil municipal, à l'assemblée annuelle, le 20 janvier 1888. Voici le texte:

Considérant que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, antérieurement à l'adoption de la loi de l'Amérique britannique du Nord, a payé le prix du terrain pour la voie du chemin de fer construit au comté de Pictou, entre Truro et New-Glasgow;

Que le gouvernement du Canada paie le prix du terrain pour le chemin de fer actuellement en construction dans l'île du Cap-Breton;

Que le comté d'Antigonish a payé le prix du terrain du chemin de fer de prolongement de l'Est, traversant ce comté, quand il fut construit et possédé par la compagnie de houillères et de chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton;

Que le Gouvernement canadien a acquis et possède actuellement ce chemin de fer de prolongement de l'Est.

Le conseil décide de demander au gouvernement fédéral la remise de la somme payée par le

comté d'Antigonish pour le terrain exproprié pour ce chemsn de fer de prolongement de l'Est traversant le comté d'Antigonish.

Que copie de la présente résolution soit transmise au ministre des Chemins de fer et à notre représentant à Ottawa, et qu'elle soit publiée dans les journaux locaux.

Semblables résolutions furent adoptées par les autres municipalités intéressées, et le texte de ces documents figure dans un dossier déposé sur le bureau, le 19 janvier dernier, par ordre de cette Chambre, sur motion que je présentai, le 15 janvier 1913. Si je reviens sur ces résolutions, c'est afin de bien mettre en lumière les réclamations des municipalités exposées dans la requête présentée au Gouvernement actuel et dont je viens de donner lecture.

Je tiens à m'abstenir de toute polémique dans les observations que je formule; mais cette Chambre et le Gouvernement me pardonneront bien, si je rappelle ici que, dans cette question de réclamations, l'esprit de parti s'est affirmé. En Nouvelle-Ecosse, il y avait alors un gouvernement libéral sous la direction d'un homme d'Etat de brillant talent qui devint plus tard ministre des Finances dans le gouvernement Laurier. L'opposition conservatrice dans la législature locale combattit les réclamations formulées contre le gouvernement fédéral. Je ne veux pas révoquer en doute la légitimité des mobiles qui la poussèrent à prendre pareille attitude qui, pour le moins dire, me semble aujourd'hui fort peu patriotique.

Qu'il me suffise d'observer qu'elle condamna le gouvernement provincial pour avoir transféré au gouvernement fédéral le chemin de fer de prolongement de l'Est, prétendant que les réclamations formulées manquaient de justice. Elle adopta pour ainsi dire l'attitude même prise par ce gouvernement comme le prouve sa réponse aux réclamations présentées, que je consignerai au compte rendu un peu plus tard. A deux reprises, elle provoqua un vote dans la Chambre, et sa conduite peu patriotique influença sans doute l'attitude prise par ses amis conservateurs d'Ottawa.

Pour en revenir à la requête du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, dont je viens de donner lecture, cette requête fut reçue en temps utile et on en accusa réceptiton; mais elle demeura sans réponse définitive. C'est pourquoi, en 1892, une délégation composée du procureur général, aujourd'hui le juge Longley, de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, et de feu l'honorable Thomas Johnson, alors commissaire des travaux, se rendirent à Ottawa afin de faire instance auprès du Gouvernement pour l'engager à faire droit aux conclusions de la requête. Subséquemment, le secrétaire d'Etat adressa au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse une communication officielle, dans laquelle il refusait d'accepter les réclamations. La réponse de ce gouvernement figure au rapport d'un comité du conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général en conseil, le 28 octobre 1893, dont voici le texte:

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux auquel les requêtes ont été soumises, déclare dans son rapport, au sujet du premier article de réclamation, où il est allégué qu'une certaine subvention de $671,836.02 accordée et versée au gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse au bénéfice du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton—mieux connu sous le nom de prolongement de l'Est—devrait être maintenant remboursée à cette province; que le chemin de fer d'Halifax au Cap-Breton a été primitivement construit en conformité d'une charte accordée par la législature de la Nouvelle-Ecosse, et que le gouvernement de cette province semble avoir de plein gré accordé et payé sur les fonds à sa disposition la somme ci-haut mentionnée à titre de subvention à la compagnie du chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton, qui était la compagnie primitivement autorisée législativement et celle sous la gestion de laquelle la ligne a été construite.

Le gouvernement provincial s'est réservé le droit, à certaines conditions, d'acquérir ce chemin de fer, afin d'en assurer l'exploitation efficace, dans l'intérêt des populations des comtés traversés par cette voie ferrée.

En conformité du droit ainsi réservé, le chemin de fer en question fut acquis de cette manière et devint la propriété du gouvernement de la province de la Nouvelle-Ecosse qui, subséquemment, demanda au gouvernement du Canada le transfert de l'embranchement de Pictou, alléguant que le gouvernement fédéral avait promis ce chemin de fer à titre d'aider au chemin de fer le prolongement de l'Est. A cette demande, le gouvernement du Dominion répondit en substance que les conditions auxquelles la concession de cet embranchement de Pictou avait été offerte n'avaient pas été remplies et que leur réalisation était alors impossible. Cependant, le gouvernement fédéral suggéra au gouvernement de la Nouvelle-Ecosse de demander au Parlement le pouvoir de transférer l'embranchement de Pictou en conformité de l'intention primitive, pourvu que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse donnât certaines garanties raisonnables que le gouvernement fédéral jugeait nécessaires pour assurer la bonne exploitation de la ligne dans l'intérêt des population de la Nouvelle-Ecosse orientale; ces garanties, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse refusa de les donner; et, en 1883, deux délégués de cette province, l'honorable M. T. Pipes et l'honorable W. S. Fielding se rendirent à Ottawa et firent valoir avec instance, auprès du gouvernement fédéral, l'importance de faire acquérir par l'Etat le chemin de fer de prolongement de l'Est, afin de débarrasser le gouvernement provincial de l'exploitation de cette ligne, qui était alors et demeurerait probablement un fardeau pour la province.

Après une discussion approfondie des conditions de l'achat, au cours de laquelle les intérêts de la province furent pleinement étudiés, il fut définitivement entendu que le gouvernement fédéral accepterait le transfert des

droits et de l'intérêt du gouvernement provincial dans ce chemin de fer, moyennant le paiement au gouvernement provincial de la somme de $1,284,311.97. La présente réclamation fut alors mûrement étudiée et réglée. Les requêtes maintenant à l'étude affirment que, "au cours de ces négociations, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse demanda le remboursement de la subvention provinciale et que cette demande fut rejetée." Nonobstant ce refus, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse accepta la somme offerte par le gouvernement fédéral et transféra son titre et son intérêt, en considération de cette somme.

A dater du transfert jusqu'aujourd'hui, le gouvernement du Canada a été fidèle à ses engagements envers les populations dans l'intérêt desquelles cette ligne avait été construite et a amélioré à grand frais la plate-forme de la voie, fait d'importantes additions au matériel roulant et à l'outillage et a donné un bien meilleur service que celui qu'on aurait pu attendre de la compagnie à laquelle avait été accordée la subvention primitive. Le ministre observe que, parce que le gouvernement provincial, en cédant sa propriété au gouvernement fédéral, pour la somme mentionnée, n'a pas obtenu le plein montant qu'il désirait—n'ayant reçu que le remboursement des deniers qu'il avait payés pour l'acquisition du chemin de fer de la compagnie—cela ne constitue pas un grief réel à ses propres yeux. Au début, il y avait divergence d'opinion entre le vendeur et l'acheteur sur la question du prix; mais le marché fut, en définitive, conclu aux conditions que le premier offrait et que le dernier finit par accepter. Rouvrir, comme on essaie de le faire aujourd'hui, la question du prix serait, à l'avis du ministre, contraire à la justice et à la raison.

Quant à la demande présentée au gouvernement fédéral pour le paiement aux municipalités de Pictou, d'Antigonish, de Sainte-Marie et de Guysborough des sommes qu'elles ont dépensées pour l'achat du terrain de la voie ferrée ci-haut mentionnée, le ministre fait observer que, avant la construction de ce chemin de fer et en vue des facilités et des avantages que conféreraient ce chemin de fer aux municipalités en question, ces municipalités ont de plein gré offert et sont convenues de payer les frais entraînés par l'achat du terrain de cette ligne. Ces frais furent consentis en considération des avantages découlant de la construction de la ligne et ne devaient pas, dans l'intention des intéressés, constituer de gage ou privilège sur le chemin de fer ainsi construit, et on ne les paya pas non plus en prévision d'un remboursement. Depuis que le gouvernement fédéral exploite le chemin de fer, sa valeur s'est accrue au dela de toutes les prévisions et des espérances légitimes conçues par les populations de ces municipalités, en contribuant ainsi à la construction de la ligne.

Parce que d'autres comtés n'ont pas prêté leur concours financier à la construction des chemins de fer qui les desservent, ce n'est nullement là un argument qui milite en faveur de la présente réclamation.

M. J. D. REID: Quelle est la date de cette requête?

M. CHISHOLM: 1893 à peu près. Les choses en restèrent là quelques années, jusqu'à ce que, heureusement pour la Nouvelle-Ecosse, un gouvernement libéral monta au pouvoir à Ottawa. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse était tellement convaincue de la justice des réclamations en question que, en dépit du refus qu'il avait déjà éprouvé, il soumit de nouveau sa réclamation à un gouvernement qu'on supposait plus sympathique et au sein duquel il comptait un ami influent en la personne du ministre des Finances du jour, l'honorable M. Fielding.

Le 15 octobre 1897, la réclamation fut de nouveau présentée au gouvernement Laurier. Comme je vous ai lu la décision prise par l'administration conservatrice précédente, telle qu'elle est donnée dans le rapport du conseil privé en date du 28 octobre 1893, que j'ai cité, il est convenable que la réplique soit insérée aux Débats. La Chambre me pardonnera de prendre une partie de son temps, mais je tiens à ce que tous les faits lui soient exposés pour que le ministre des Chemins de fer, qui est malheureusement absent, puisse prendre connaissance de toutes les circonstances de la cause qui semblent être mal connues dans certains milieux. Je me propose donc d'insérer aux Débats les nouveaux arguments du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse qui se trouvent contenus dans les documents présentés au ministère Laurier en 1897. Je cite le texte suivant:

CHEMIN DE FER DU PROLONGEMENT EST.

Les tetrmes de la confédération ont imposé au gouvernement fédéral la responsabilité de la construction du chemin de fer Intercolonial comme une entreprise du gouvernement, et bien que les termes précis de l'acte de l'Amérique britannique du Nord exigent seulement que le chemin de fer réunisse le fleuve Saint-Laurent avec la ville d'Halifax, en Nouvelle-Ecosse, le gouvernement a cru devoir, dans l'intérêt public, prolonger cette ligne d'un côté de Rivière-du-Loup à Lévis et aussi plus tard à Montréal et de l'autre côté à Port-Sydney, dans le comté de Cap-Breton. Chaque partie de ce chemin de fer a été construite et payée sur les fonds du revenu consolidé du Canada, et le terrain de la voie toute entière a été payé à même le revenu consolidé du Canada, sauf une partie comprise entre New-Glasgow et le détroit de Canso. Cette partie a été construite par la Halifax and Cap Breton Railway and Coal Co., avec l'aide d'une subvention libérale du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. Elle a été entreprise avec la condition qu'à son achèvement elle serait encore aidée par l'adjonction de la ligne de chemin de fer appartenant alors à l'Etat, entre Truro et Pictou, et qui était alors comme aujourd'hui un embranchement donnant de gros bénéfices. Pensant qu'il était de l'intérêt public que ce chemin de fer de l'Est soit entre les mains du gouvernement provincial plutôt que d'une compagnie, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse s'arrangea pour acquérir ce chemin de fer d'Eastern Extension qui entraînait avec lui le droit de possession de l'embran-

chement de Pictou. Un article avait été inséré dans le traité avec la Halifax and Cape Breton Railway and Coal Co., permettant au gouvernement de prendre la ligne après son achèvement en payant le montant réel des déboursés de la compagnie en plus du montant de la subvention qu'elle avait reçue du gouvernement. Le pouvoir d'acheter fut exercé et le chemin de fer du Prolongement-Est fut acheté par le gouvernement en 1883 et exploité sous la surveillance du commissaire des Travaux publics. En s'adressant au gouvernement fédéral pour lui demander de céder l'embranchement de Pictou, conformément aux conditions de la convention et de la loi du Parlement, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse trouva que les conditions du transport étaient telles qu'il reconnut l'impossibilité d'acheter et d'exploiter la ligne du chemin de fer de l'Est, avec son projet de prolongement dans l'île du Cap-Breton, sans encourir une responsabilité financière qui dépassait ses ressources. Les conditions imposées par le gouvernement fédéral pour céder l'embranchement de Pictou étaient si déraisonnables et si impossibles qu'elles donnaient fortement à penser qu'elles étaient imposées pour exécuter un plan bien arrêté du gouvernement de faire de ce Prolongement-Est un embranchement de l'Intercolonial et de le pousser jusqu'à Port-Sydney. Il en résulta que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse fut contraint, à regret, d'abandonner son propre programme et de céder au gouvernement fédéral le Prolongement-Est pour faire une partie du réseau de l'Intercolonial, en recevant le remboursement du montant effectivement payé à l'Halifax and Cape Breton Railway and Coal Co. A l'époque de ce transport, comme on le verra dans les journaux de la chambre provinciale, en 1884, les honorables MM. Pipes et Fielding, qui étaient les délégués représentant le gouverenement de la Nouvelle-Ecosse, insistèrent au nom de ce gouvernement pour que le gouvernement fédéral, en prenant possession du chemin de fer du Prolongement-Est, non seulement payé ce qu'il coûtait au gouvernement provincial, mais aussi remboursé la subvention provinciale; et il n'est pas douteux que l'on aurait insisté sur ce point, si l'action du gouvernement fédéral en refusant de céder l'embranchement de Pictou autrement qu'à des conditions déraisonnables et absolument impossibles à remplir, n'avait pas forcé le gouvernement provincial, pour se protéger, à céder la ligne en étant remboursé du montant réel qui avait été payé à la compagnie.

Il reste évident que de Lévis à Port-Sydney chaque mille de voie de l'Intercolonial a été payé sur les fonds du revenu consolidé du Canada, y compris le terrain de la voie, à l'exception d'une petite distance entre New-Glasgow et le détroit de Canso, et cette partie du chemin de fer national a été payée partiellement avec les revenus de la province de la Nouvelle-Ecosse et le terrain de la voie a été payé par les contribuables des municipalités de Pictou, Antigonish, Sainte-Marie et Guysborough. Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a simplement demandé que cette partie de l'Intercolonial soit placée absolument dans les mêmes conditions que toutes les autres parties de l'Ontario; que la somme de six cent soixante et onze mille huit cent trente six dollars ($671,836) que la province de la Nouvelle-Ecosse avait payés avec ses ressources limitées, comme subvention à cette partie de l'Intercolonial, soit remboursée à la province, d'autant plus que si l'Intercolonial avait été prolongé vers l'est par le gouvernement fédéral—comme cela s'est fait, en exécution de sa politique bien arrêtée—il aurait été nécessaire de payer pour ce tronçon entre New-Glasgow et le détroit de Canso autant qu'on avait réellement dépensé pour le construire, en plus de la subvention qui avait été versée par la province de la Nouvelle-Ecosse et aussi le prix du terrain de la voie. Le tronçon de la ligne entre le détroit de Canso et Port-Sydney est dans la même position comme faisant partie de tout le réseau national. Le gouvernement fédéral a payé jusqu'au dernier dollar du coût de la construction et il sera difficile de signaler la différence qui existe entre le tronçon de l'Intercolonial et le tronçon entre New-Glasgow et le détroit de Canso, pour lequel la province a réellement contribué une somme de six cent soixante et onze mille huit cent trente six dollars ($671,836).

Il est à peine nécessaire de vous rappeler le rôle joué par le gouvernement fédéral avec la province de Québec pour un cas très analogue à celui-ci, sauf qu'il n'est pas aussi bien établi. A cette occasion, le gouvernement fédéral décida de rembourser à la province de Québec ses subventions versées au chemin de fer de Québec à Montréal et à l'ouest d'Ottawa, parce qu'il faisait partie du réseau général des chemins de fer du pays. L'affaire n'est pas aussi bien établie que dans un cas où la ligne elle-même devient la propriété du gouvernement fédéral et est exploitée comme un chemin de fer de l'Etat.

La prétention de la province de la Nouvelle-Ecosse est donc que cette somme doit être remboursée avec intérêt et que le montant payé par les municipalités de Pictou, d'Antigonish, de Sainte-Marie et de Guysborough pour le terrain de la voie soit également remboursé à ces municipalités.

J'ai exposé à la Chambre l'affaire sous ses deux faces. Je suis vivement tenté de discuter les arguments favorables ou contraires, mais ce serait inexcusable, car nous avons une décision quasi-judiciaire sur les faits.

Le gouvernement Laurier a montré sa sympathie à l'égard des plaignants en décidant que toute la question des réclamations serait soumise à l'arbitrage. En vertu d'un décret du conseil du 19 juillet 1900, les arbitres furent: sir George Burton, ex-juge en chef de la province d'Ontario; F. B. Wade, un avocat éminent d'Halifax; et Edmond T. Barbeau, un banquier bien connu de Montréal. La cause de la province fut présentée par le procureur général de la Nouvelle-Ecosse et le représentant actuel de Pictou (M. Macdonald) et pendant une partie du temps par Christopher Robinson, C.R., de Toronto, aujourd'hui défunt, tandis que M. Lafleur, C.R., de Montréal, représentait le gouvernement fédéral. La décision des arbitres se trouve dans les documents de la session de 1901. C'est une justification complète de la position prise par le gouvernement Fielding et après par le gouvernement Murray,

de la Nouvelle-Ecosse. La décision reconnaît que la prétention de la province était justifiée. Je citerai le texte même du tribunal d'arbitrage:

> Nous sommes forcés d'en arriver à la conclusion que la réclamation de la province est juste et nous recommandons respectueusement de lui payer la somme de $671,836, le montant du subside.

La décision des arbitres doit être considérée comme obligatoire en droit et en fait et concluante pour les sujets en discussion entre les deux gouvernements—aussi obligatoire qu'une décision de la cour suprême du Canada ou du conseil privé, pour des sujets qui relèvent régulièrement de leur compétence. La personnalité des arbitres, leur haute situation et la grande compétence professionnelle des avocats au dossier pour les deux parties, rend la décision du tribunal arbitral acceptable à toutes les parties. L'argument présenté au nom du Gouvernement disait que la province avait volontairement transporté le prolongement de l'Est pour un certain montant fixé, soit la somme payée par le gouvernement provincial à la compagnie pour le transport de la ligne par la compagnie, y compris ses droits et intérêts sur l'embranchement de Truro en vertu de la convention tri-latérale, ainsi désignée, et toutes les parties étaient liées par ce marché. Le montant avait été fixé à $1,284,311.-97. On remarquera qu'il ne comprenait pas les subventions qui avaient été accordées par la province durant la construction de la ligne et qui s'élevaient à $671,836, ni ce qui avait été payé par les municipalités pour le terrain de la voie et qui s'élèverait aujourd'hui, avec les intérêts, en chiffres ronds, approximativement à:

Dû par la municipalité de	Pictou ..	$141,000
" "	Ste-Marie	5,000
" "	Antigonish. ..	55,000
" "	Guysborough .	32,000

On constatera que le remboursement aux municipalités du montant qui leur avait été payé pour le terrain de la voie, était en toutes les occasions aussi souvent réclamé que celui des subventions provinciales payées à la compagnie. Il paraîtrait absolument injuste que le gouvernement fédéral, représentant tout le Canada, prenne ce chemin de fer pour faire partie du réseau de l'Intercolonial, qui appartient à tout le Canada, qui est construit et exploité pour tout le Canada et non pour la convenance et le service d'une région particulière, sans qu'il paye jusqu'au dernier sou de ce qu'il a coûté.

Si des particuliers ou des compagnies peuvent être approuvés de conclure les marchés les meilleurs possibles et sont libres d'insister pour profiter de tous les avantages légitimes qu'ils peuvent obtenir dans une opération de ce genre, je prétends que cette règle ne peut pas être invoquée par le gouvernement d'un pays qui traite au nom de la nation tout entière. Il ne devrait pas traiter dans un esprit mercantile, mais devrait tenir compte de la justice et de l'équité, "in foro conscientiæ", sans chercher à profiter de quelques difficultés techniques qui peuvent exister ou de quelque point de droit par contraste avec ce qui est équitable. A la lecture du rapport des arbitres, il semble que cet aspect de la question a produit sur eux une influence convenable. Ils ont reconnu que le gouvernement fédéral devait rembourser les subventions avancées par la province pour la construction de ce tronçon de la ligne. Peut-on douter que si la réclamation des municipalités avait été confiée à l'examen des mêmes arbitres, elles aurait été reconnue justifiée? S'il était régulier et convenable, si la justice exigeait que la province soit remboursée de cet argent qu'elle avait dépensé pour cette partie de la voie nationale, il était également juste et équitable que les contributions des municipalités leur soient remboursées. Il ne semble pas juste que le Canada, comme nation, paye pour le terrain de la voie de toute la ligne de l'Etat, à l'exception du tronçon de New-Glasgow à Mulgrave. Ce n'est pas juste, et vous ne pouvez avancer aucun principe de justice et d'équité sur lequel vous pouvez vous appuyer pour prétendre que ces municipalités d'Antigonish, de Pictou, de Guysborough et de Sainte-Marie soient les seules municipalités de Cap-Breton à Montréal qui contribuent, directement ou indirectement, à la construction ou au prolongement d'un chemin de fer national que le Canada tout entier était tenu d'établir en vertu des conditions de la confédération?

Le gouvernement conservateur précédent émit la prétention qu'à cause des facilités et des avantages que ledit chemin de fer accordait à la population des municipalités mentionnées, lesdites municipalités avaient offert volontairement et consenti à payer les montants nécessaires à l'achat du terrain de la voie de ladite ligne, et que ces montants ont été accordés comme contribution en considération des avantages à retirer de la construction de la ligne. En vérité, ces contributions ne furent pas volontaires. Mais ces mêmes avantages, ces facilités et ces commodités n'ont-ils pas été accordés à toutes les autres municipalités de Montréal

à Sydney? Pourquoi donc alors serions-nous obérés d'un fardeau que les autres n'ont pas eu à supporter? Quand l'Intercolonial a été prolongé de Mulgrave à Sydney, les municipalités à travers lesquelles il a passé ont-elles payé le droit de passage en vue et en considération des avantages, des facilités et des commodités que ce prolongement leur donnerait? Pas du tout. Je prétends donc que la réponse faite par le ministre des Chemins de fer en 1893 n'est pas soutenable et que sa conclusion disant "que le simple fait que d'autres comtés n'ont pas payé une semblable contribution aux chemins de fer qui ont traversé leur territoire, ne semble pas fournir une raison suffisante pour appuyer le Gouvernement actuel, est à la fois illogique, non justifiable et injuste.

Vous pourriez peut-être demander, monsieur l'Orateur, pourquoi la réclamation des municipalités qui semble à première vue plus sérieuse que celle de la province, n'a pas été soumise au tribunal d'arbitrage. C'est malheureux, dans les circonstances, qu'elle ne l'ait pas été, car sans aucun doute elle aurait été prise en considération avec un résultat favorable. Vous avez remarqué que ces réclamations ont été présentées dans les différents mémoires envoyés. Ces mémoires ont été remis respectivement en 1886, 1889, 1891, 1894 et 1898. Dans le rapport des arbitres, il est fait allusion aux réclamations des municipalités dans les termes suivants:

> A l'ouverture de la cause, une réclamation fut présentée par plusieurs municipalités qui avaient aidé le chemin de fer par des subsides d'argent, pour être soumise au tribunal; mais il fut résolu que les réclamations de cette nature ne tombaient pas sous la portée de l'arbitrage, et nous avons maintenu cette position.

Mes renseignements m'ont appris qu'au moment où il fut question de soumettre les réclamations des municipalités à l'arbitrage, elles furent omises avec intention. On a pensé qu'il était préférable de ne pas faire de confusion, ni de compliquer les résultats en traitant plus d'une réclamation à la fois. Celle des municipalités étant considérée comme la plus forte, la réclamation de la province fut seule soumise, avec l'idée que si une décision arbitrale favorable était rendue il n'y aurait pas de doute au sujet des municipalités pour leur remboursement ultérieur. D'autre part, dans le cas où une décision défavorable aurait éte rendue par le tribunal à propos de la réclamation de la province, la réclamation des municipalités aurait pu souffrir du fait qu'elle était jointe à une cause plus faible. Dans tous les cas, le tribunal ne s'est pas prononcé sur ces réclamations qui sont soumises actuellement au Gouvernement pour être réglées.

Après la décision arbitrale en faveur de la province et le paiement d'une somme d'environ trois quarts de million, les municipalités prétendirent que la province devait les rembourser de ce qu'elles avaient dépensé. Parmi les prétentions on alléguait que le gouvernement provincial avait à l'époque injustement imposé aux municipalités l'obligation de payer contre leur volonté le prix de l'emplacement de la voie; que la province, qui avait décidé de céder la ligne et de la transporter au gouvernement fédéral, était tenue en toute justice de payer elle-même ou d'obtenir le paiement pour les municipalités, et que, dans ces circonstances, c'était le devoir du gouvernement provincial de faire en sorte que les réclamations des municipalités fussent comprises à l'époque de l'arbitrage de 1901, comme part de la réclamation à laquelle la province avait droit et qu'elle devait remettre aux municipalités, d'autant plus, prétendait-on, que la province leur avait injustement imposé ce fardeau quand la construction du chemin de fer avait été entreprise.

Je ne veux pas entrer dans les détails au sujet de cette phase de la question. Pourtant, je dirai qu'en vertu du chapitre 3 des Statuts de la Nouvelle-Ecosse de 1903, et du chapitre 50 des Statuts de 1907, qui élargissaient la portée de l'enquête, une commission fut nommée par l'assemblée provinciale pour faire un rapport et prendre une décision sur les réclamations des municipalités portées devant la législature. Les municipalités mirent quelque retard à profiter de cette institution d'une commission pour faire régler leurs réclamations et ce ne fut pas avant le 24 juin 1912 que la commission, composée du juge en chef Fitzpatrick, de la cour suprême du Canada, du juge en chef Townsend et du juge Drysdale, de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, rendit sa décision pour juger qu'il n'existait aucune réclamation contre le gouvernement de la province relativement au différend qui lui était soumis. La question que la commission avait eu à décider était de rembourser les comtés. Le droit des municipalités à un remboursement fut évidemment étudié. La commission décida que la province n'était pas tenue légalement ou moralement de s'y soumettre. La conclusion est naturelle. Bien que cette décision soit désappointante pour les municipalités, elle doit être accoptée. Ce n'était pas une commission composée d'amis du

gouvernement provincial qui auraient pris préalablement des instructions sur le but désirable et la décision à rendre; elle était composée d'hommes qui ont fait abstraction de la politique depuis leur élévation à la magistrature et qui avant d'occuper les places qu'ils honorent aujourd'hui, bien qu'ils aient été des hommes politiques affiliés à leur parti, deux étant libéraux et le troisième conservateur, avaient toujours pu s'élever au-dessus du niveau des influences politiques pour monter vers les sphères plus hautes du devoir professionnel et avaient conservé la confiance générale du public. Leur enquête n'a pas été tenue *ex parte*, ou conduite à huis clos; mais au contraire devant un tribunal ouvert au public et en présence d'avocats pour toutes les parties intéressées.

Je fais ces observations en passant, parce que je sais que des hommes haut placés en politique, dont quelques-uns même occupent des positions dans le vie publique qui laisseraient supposer qu'on doit s'attendre à plus d'honnêteté de leur part, ont prétendu que le gouvernement Murray, de Halifax, avait soumis ces réclamations à cette commission afin d'en obtenir le rejet. Une affirmation de ce genre est aussi fausse que méchante.

C'est facile d'être prudent après l'accident. L'homme lit avec plus de facilité dans le passé que dans l'avenir. C'est peut-être pour ce motif que je n'ai jamais pu comprendre pourquoi la réclamation des municipalités n'avait pas été présentée en premier lieu contre le gouvernement fédéral et non contre le gouvernement provincial. En vertu de la décision arbitrale Burton, le gouvernement provincial n'a reçu que les subventions payées pour la construction du prolongement Est. Si le tribunal avait eu à décider d'une façon générale du coût du chemin de fer du prolongement Est et du montant que le gouvernement fédéral aurait dû équitablement payer pour cette partie de l'Intercolonial, quand il l'a acquise, et si une décision avait été rendue en conséquence, j'aurais compris que les municipalités pussent réclamer avec raison d'être remboursées par le gouvernement provincial. Mais comme le tribunal n'a eu à s'occuper seulement que des subventions versées par le trésor provincial et qu'il a été nettement établi dans la sentence arbitrale que la prétention des municipalités ne pouvait pas être examinée aux termes des pouvoirs qu'il avait reçus; il est évident, pour moi du moins, que les réclamations subséquentes auraient dû être faites contre le gouvernement fédéral et non contre le gouvernement provincial. Je ne doute pas que si les municipalités avaient préparé promptement leur cause et insisté davantage contre le gouvernement fédéral, elles auraient été payées depuis longtemps, en tenant compte de la sentence Burton.

Mais comme je l'ai déjà dit, c'est facile d'être sage après coup. Les municipalités ont sans doute pensé que leurs réclamations seraient réglées plus vite et à moins de frais par la province qui pourrait ensuite réclamer au Gouvernement. Le principe en vertu duquel les municipalités réclament au gouvernement fédéral, repose non seulement sur la sentence Burton et sur l'affaire dans laquelle le Gouvernement fédéral a remboursé la province de Québec des subventions payées par le chemin de fer de Québec à Montréal et à l'Ouest d'Ottawa, cité dans le mémoire du 15 octobre 1897, mais aussi dans une cause plus récente que j'ai découverte, celle du Nouveau-Brunswick pour le prolongement Est. Dans cette cause, les faits qui sont presque identiques à ceux de la Nouvelle-Ecosse sont les suivants: En 1869, le gouvernement fédéral prit à sa charge, comme partie de l'Intercolonial, la ligne connue sous le nom de "Eastern Extension Railway", depuis Painsec-Junction jusqu'à la frontière séparant le Nouveau-Brunswick de la Nouvelle-Ecosse, un parcours de 37 milles ½ de la Nouvelle-Ecosse.

LEtat a payé ce chemin $894,000; sur cette somme, $664,000 ont été payés aux constructeurs et $250,000 ont été mis au crédit du Nouveau-Brunswick, à compter sur sa dette. A cette date, la province avait payé $400,000 pour la construction de ce chemin et il restait par conséquent une différence de $150,000 dont elle n'était pas remboursée. En 1884, le gouvernement fédéral vota $150,000 pour indemniser le gouvernement du Nouveau-Brunswick de l'argent qu'il avait dépensé pour la construction de cette partie de la ligne, et le 1er juillet 1884, cette somme fut également placée au crédit de la province, en diminution de sa dette. La province réclamait non seulement cette somme de $150,000, mais aussi les intérêts depuis 1869, alléguant que cette dernière somme de $150,000 aurait dû être mise à son crédit à cette dernière date.

Le gouvernement fédéral, de son côté, prétendit que cette somme de $150,000 avait été payée en règlement final de toute réclamation de la province au sujet de cette ligne. Le 16 février 1900, des arbitres furent nommés pour étudier et régler la réclama-

tion de la province. Les arbitres étaient le juge Barker, de la cour suprême du Nouveau-Brunswick, le juge Langelier, de la cour d'appel de Québec, et M. Duncan Coulson, gérant général de la banque de Toronto.

Le 1er avril 1901, les arbitres rendirent leur décision et accordèrent à la province les intérêts composés qui s'élevaient à la somme de $145,218.75. Ce rapport des arbitres est publié dans les doucuments législatifs de 1901, vol. xxxv, n° 13 et n° 73 b. Les arbitres trouvèrent équitable de faire payer par le gouvernement fédéral, non seulement les sommes employées à la construction de la voie et certifiées par l'ingénieur, mais aussi l'intérêt sur ces sommes, depuis la date à laquelle la province aurait dû être remboursée. La sentence arbitrale comportait que le gouvernement provincial devait être remboursé de toutes les dépenses qu'il avait faites. On considéra qu'il n'était que juste de faire payer au gouvernement fédéral tout ce qu'avait coûté cette partie de l'Intercolonial.

Je maintiens donc, monsieur l'Orateur, que les réclamations des municipalités que je fais valoir en ce moment sont, non seulement légitimes et raisonnables, mais que leur remboursement est amplement justifié par les précédents. Depuis des années, ces réclamations ont été une source de mécontentement et de récrimination pour la population de ces muicipalités. Ces contribuables considèrent, avec infiniment de raison, que l'ancien Gouvernement conservateur et le dernier Gouvernement libéral ne leur ont pas rendu justice. L'ancien Gouvernement conservateur ne se croyait pas légalement tenu de faire droit à ces réclamations, bien que l'obligation morale fût clairement démontrée par les décisions et les sentences arbitrales que j'ai citées. Quant à l'ancien Gouvernement libéral, il a à peu près admis sa responsabilité, en faisant droit à des réclamations analogues, comme je viens de le démontrer. J'espère donc que l'on fera bientôt disparaître les griefs dont cette population se plaint depuis si longtemps.

Avant de passer à une autre question, je me permettrai de faire quelques citations qui nous feront connaître l'opinion du chef de l'opposition de la Nouvelle-Ecosse sur cette question. A la page 304 (v. a.) des Débats de 1912, il est dit que:

M. Tanner déclare qu'il a toujours été d'opinion que le gouvernement fédéral devait payer cette réclamation. Il avait déclaré la même chose en 1905 et n'avait jamais caché sa manière de voir.

Et encore:

Il est prêt à répéter aujourd'hui ce qu'il disait alors: Si le gouvernement fédéral n'est pas disposé à payer cette réclamation, le gouvernement provincial devra le faire.

Et plus loin:

A son avis, la réclamation de la province paraît bien faible et celle des municipalités lui semble beaucoup plus juste.

Ces remarques étaient faites avant la nomination des arbitres chargés de se prononcer sur la validité des réclamations des municipalités contre la province. M. Tanner n'a pas le moindre doute que le gouvernement fédéral était tenu de payer, et l'attitude qu'il a prise et que les événements ont confirmée, c'est que c'est au gouvernement fédéral, et non au gouvernement provincial, que les municipalités devaient s'adresser. Mais il est tellement convaincu de la légitimité des réclamations des municipalités, qu'il déclara que si le gouvernement fédéral ne faisait pas droit à ces réclamations, le gouvernement provincial devait les payer.

Je demande encore une fois pardon à la Chambre d'avoir eu à parler si longuement et je termine en résumant les raisons pour lesquelles je considère que ces réclamations devraient être payées. Le meilleur résumé que je puisse faire, c'est de donner lecture du mémoire présenté par la municipalité du comté de Pictou et qui se trouve dans un rapport qui a été déposé récemment. J'invoque les mêmes raisons en faveur du comté d'Antigonish, que j'ai l'honneur de représenter:

1. Parce que le gouvernement fédéral est maintenant propriétaire de la partie du chemin de fer entre New-Glasgow et le détroit de Canso, et n'a jamais payé à qui que ce soit le coût de l'emplacement de la voie ferrée sur lequel le ligne est construite, et qu'il ne serait que juste qu'il remboursât au comté de Pictou les sommes que celui-ci a été obligé de payer aux propriétaires de terrains sur lesquls la voie a été construite.

2. Le chemin de fer entre New-Glasgow et le détroit de Canso fait partie de l'Intercolonial qui va d Montréal à Sydny-nord, et cette voie ferrée bénéficie de la déclaration d'interet national au sens de l'article 145 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et a été construite aux frais du trésor fédéral. Puisque c'est une entreprise nationale, on ne peut pas s'attendre à ce qu'une municipalité soit forcée, contre son gré, de payer le terrain de la voie en totalité ou en partie.

3. Quand le Parlement fédéral a prolongé l'Intercolonial jusqu'à Sydney-nord, pour faire de ce port un point terminus sur l'Atlantique et pour établir, par ce moyen, une grande route commerciale entre le Canada et Terre-Neuve, il a déclaré que cette partie de la ligne, entre New-Glasgow et le détroit de Canso, était, suivant l'esprit et le sens de l'article 92, paragraphe 10 (a) de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, un chemin de fer d'intérêt

général et il doit, par conséquent, prendre à sa charge les dépenses que la construction de cette voie a imposées à une institution locale comme la réclamante.

4. Le gouvernement fédéral a reconnu qu'il était autorisé à payer le terrain de la ligne pour toutes les autres parties de l'Intercolonial et à régler toutes réclamations présentées par cette municipalité et tous autres institutions et propriétaires.

5. Le chemin de fer "Eastern Extension" n'est pas principalement une ligne d'intérêt local ou pour l'utilité de la Nouvelle-Ecosse; il a été construit dans l'intérêt de tout le Canada, au même titre que la partie de l'Intercolonial entre Lévis et Montréal, ou toute partie de notre système de canaux, qui a été admise au bénéfice de la déclaration d'intérêt national.

M. REID: L'honorable député a certainement prononcé un excellent plaidoyer en faveur des municipalités dont il fait valoir les réclamations. Ce qui me frappe, cependant, c'est que ces réclamations existent depuis vingt et vingt-cinq ans. Cinq ou six ministres des Chemins de fer se sont succédés dans l'intervalle, et je n'ai aucun doute que ces réclamations ont été soumises à chacun d'eux et qu'elles ont dû être sérieusement étudiées. Mon honorable ami ne peut pas exiger que je sois au courant de tous les détails de la question, vu que je ne fais que temporairement, et pour très peu de temps, les fonctions de ministre des Chemins de fer. Je regrette que mon collègue (M. Cochrane) ne puisse pas être présent, pour des raisons que nous connaissons tous et que nous déplorons. Vers la fin de la dernière session, mon honorable ami a interpellé le ministre des Chemins de fer à ce sujet et ce dernier a promis d'étudier l'affaire et de donner une réponse; je n'ai aucun doute que s'il était ici, ce soir, nous aurions cette réponse.

Ce qui me porte à croire que le gouvernement fédéral peut difficilement admettre cette réclamation, c'est que l'honorable M. Fielding, ex-ministre des Finances, était premier ministre de la Nouvelle-Ecosse lorsque la ligne a été vendue au gouvernement fédéral. Il était certainement au courant de tous les détails de l'affaire. La réclamation lui fut soumise en 1897 et il n'y a aucun doute que les réclamants ont fortement insisté pour être payés. S'il considérait la réclamation comme légitime, je m'étonne qu'il n'ait pu rien faire pour la régler.

Je ne manquerai pas de signaler l'affaire à l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux, mais j'ignore s'il sera en état ou non de faire droit à la demande de mon honorable ami. Je répète que cette réclamation est si ancienne et qu'elle a été soumise à tant de ministres différents que cela me fait supposer que certaines difficultés s'opposent à son règlement.

En réponse à une question posée hier par l'honorable député de Pictou, je dirai que l'approvisionnement total de houille de l'Intercolonial, durant le présent exercice, est de 680,000 tonnes, dont 163,000 tonnes doivent être livrées, par eau, à Montréal et à Lévis, et 517,000 par chemin de fer. Sur les 163,000 tonnes, 81,500 tonnes doivent être livrées par la Nova Scotia Steel and Coal Company et 81,500 tonnes, par la Dominion Coal Company. Les autres commandes ne sont pas définitivement concédées. Voici un état des différentes commandes pour les 414,800 tonnes qui doivent être livrées par chemin de fer:

	Tonnes.
Colonial Coal Co.	21,650
Cape Breton Coal and Iron Co.	30,000
Inverness Railway and Coal Co., Ltd.	39,150
Minudie Coal Co.	50,000
Rothwell Coal Co.	6,000
G. H. King.	3,000
Intercolonial Coal Mining Co.	75,000
Dominion Coal Co. (Springhill)	100,000
Maritime Coal Co.	90,000

M. MACDONALD: Je désire ajouter quelques remarques à ce que vient de dire l'honorable député d'Antigonish, au sujet du chemin de fer dans les comtés qu'il a mentionnés. Le terrain de la voie a été payé par ces municipalités, non pas volontairement, mais pour se conformer aux dispositions de la loi de la Nouvelle-Ecosse, qui leur imposait cette obligation. Après le transfert, opéré en 1884, la législature de la Nouvelle-Ecosse a toujours maintenu que la province devait rembourser à ces municipalités la somme de $671,000 qu'elle prétendait leur avoir été arrachée par contrainte et aussi les sommes dépensées pour le terrain de la voie. La question fut soumise à un tribunal et les municipalités avaient l'espoir que la décision du juge en chef Burton déciderait de la validité de leur réclamation. Après que la cause eût été entendue, le juge en chef Burton décida que le décret de renvoi était trop restreint pour lui permettre de se prononcer sur ce point et, par conséquent, l'affaire resta en suspens. Les municipalités s'adressèrent au gouvernement provincial pour être remboursées sur les sommes que ce dernier avait reçues. Les remarques de l'honorable ministre au sujet de M. Fielding n'ont rien à voir ici, car, avant d'être ministre, il se fit avocat dans la législature, non pas de la province, mais des municipalités. J'espère que l'honorable ministre des Chemins de fer s'occupera sérieusement de la ques-

tion, car elle mérite certainement toute son attention.

Je reviens maintenant à la fourniture de la houille. Je serais obligé à l'honorable ministre si, avant qu'on vote de nouveaux crédits, il nous fournissait des explications plus complètes concernant le retard apporté au règlement d'une adjudication obtenue par une compagnie de mon comté. Actuellement, les mines dans le comté de Pictou ont adopté le demi-chômage et deux sont complètement fermées; le retard apporté à l'adjudication des fournitures nuit beaucoup aux arrangements que les compagnies doivent prendre pour régler la production de l'année. Comme conséquence de ce retard, les travaux n'ont pas été repris au printemps, et les ouvriers souffrent beaucoup du manque de travail. Si les commandes étaient concédées, les compagnies pourraient reprendre les travaux avec un certain degré de certitude.

Je désire tout particulièrement appeler l'attention du ministre sur une question mentionnée dans un rapport déposé dernièrement et qui est très important. Au mois de janvier dernier, les officiers de l'Intercolonial se sont occupés de diminuer la distance entre Moncton et les centres industriels de New-Glasgow et de Sydney. Le 28 janvier, l'ingénieur en chef adressait la lettre suivante à M. Gutelius:

Au sujet de la ligne à rampe douce qu'il est question de construire entre Moncton et Sydney, *via* Oxford-Junction, Pictou, New-Glasgow, etc., je désire savoir s'il vous plairait d'autoriser les études, les forages et les sondages nécessaires pour déterminer le coût probable d'un pont sur le port de Pictou, pour relier la ligne avec un embranchement allant de Pictou-Landing à New-Glasgow. S'il était constaté qu'un pont n'est pas possible à cet endroit, je désirerais être autorisé à faire les études, sondage, etc., nécessaires pour obtenir une voie à pente douce, partant du voisinage de Lyons-Brook, sur la ligne Pictou et Oxford-Junction, et allant se raccorder à la ligne actuelle à New-Glasgow ou près de là. L'un ou l'autre de ces projets ferait disparaître le pont en bois actuel, sur la rivière, entre Brown's-Point et Loch-Broom, ainsi que les rampes très prononcées entre Loch-Broom et Stellarton.

Il y a aussi un rapport spécial de l'ingénieur en chef du département, adressé à M. Gutelius, et daté du 28 janvier, dans lequel il est dit:

Vu que le trafic, le poids et le nombre des trains, sur l'Intercolonial, augmentent continuellement et vu la nature du trafic et les taux réduits en vigueur, il est très important de diminuer les rampes et de doubler la voie sur certaines parties de la ligne, pour augmenter l'utilité du réseau et réduire les frais d'exploitation. Le besoin de ces améliorations se fait surtout sentir sur les parties du réseau à l'est de Moncton, vu que, entre Moncton et Halifax, le nombre des convois augmente considérablement et vu qu'entre Moncton, Halifax et Sydney, les rampes sont très raides.

Le projet suivant est par conséquent soumis, pour remédier à ces inconvénients et pour répondre aux besoins du trafic qu'on peut s'attendre à avoir, quand le Transcontinental sera en exploitation. Le projet est divisé en deux parties, comme suit:

De Moncton à Halifax.

Premièrement.—Prolonger la double voie avec des rampes ne dépassant pas six dixièmes pour cent, depuis Painsec-Junction jusqu'à Oxford-Junction et renforcer les ponts.

Deuxièmement.—Prolonger la double voie, avec des rampes n'excédant pas six dixièmes pour cent, depuis Windsor-Junction et renforcer les ponts pour les lourdes locomotives.

Troisièmement.—Renforcer les ponts pour la circulation des plus lourdes locomotives et établir des voies d'évitement entre Oxford-Junction et Truro.

Remarques générales.—Ces travaux, entre Moncton et Halifax, doivent comprendre aussi l'agrandissement et la réfection des gares et des voies d'évitement actuelles, le renforcement des ponts et de la voie, pour la circulation des lourdes locomotives, l'installation de lignes téléphoniques et de signaux automatiques, block-system, pour assurer l'exploitation effective et économique de la ligne.

Deuxième partie.

Au lieu de transporter le trafic à prix réduits, entre Moncton et les deux villes de Sydney, à travers les montagnes Cobequid, entre Oxford-Junction et Truro et entre Truro et New-Glasgow, on demande:

Premièrement.—Que les rampes soient réduites, entre Sydney et New-Glasgow, où les recettes du tarif sont considérablement inférieures à nos frais d'exploitation.

Deuxièmement.—La réfection des rampes, entre Oxford-Junction et New-Glasgow, et la construction d'un nouveau pont sur la rivière, à Pictou ou près de cette ville, avec raccordement avec la ligne actuelle, entre Pictou-Landing et New-Glasgow.

Ce projet de réfection des rampes doit comprendre la réfection des gares, aux têtes de ligne, le prolongement des voies d'évitement, le renforcement de la voie et des ponts, pour la circulation des lourdes locomotives, dans la mesure nécessaire pour faire de l'Intercolonial un chemin de fer moderne de première classe, sous le rapport du transport économique.

Le projet soumis par l'ingénieur en chef comporte la construction d'une double voie, entre Painsec-Junction et Oxford-Junction et l'acquisition de ce qu'on appelle la ligne directe qui traverse les comtés de Cumberland, Pictou et Colchester. Sur le port de Pictou, il y a un pont construit depuis vingt-sept ans. C'est un pont en bois, sur des piles, et toute la ville et des citoyens importants, comme M. Cantley, des aciéries, sont d'opinion qu'il devrait y avoir un pont en fer au port de Pictou, un peu en aval du pont actuel, de manière à opérer un raccordement direct avec la ligne qui passse près des usines de la Nova Scotia Steel Company.

M. REID: Cela est conforme à la demande qui a été faite. Dois-je comprendre que l'honorable député approuve cette demande?

M. MACDONALD: Oui; je considère que la proposition de l'ingénieur en chef est excellente et j'espère que le ministre s'efforcera d'y donner suite. J'espère aussi que des crédits seront proposés dans le budget supplémentaire de cette année, pour commencer la construction du nouveau pont immédiatement, vu que l'ancien est dans un tel état de délabrement que ce serait un gaspillage des deniers publics que d'entreprendre de le réparer.

Le rapport de l'ingénieur en chef signale quelques-uns des avantages qui résulteraient de l'adoption de ce projet, mais il ne les signale pas tous. Le trafic le plus profitable de l'Intercolonial, dans la Nouvelle-Ecosse, lorsque nous n'avons plus les navires transatlantiques en été, se fait dans la partie industrielle de la province où la houille, le fer et l'acier fournissent à l'Intercolonial des chargements de retour, dans la direction de l'Ouest. Tout ce trafic passe actuellement sur une voie où se trouvent deux rampes très raides, ce qui rend le transport beaucoup plus coûteux que s'il était fait par la ligne courte, construite par sir Charles Tupper en 1887, expressément pour remédier aux inconvénients qui existaient alors et qui existent encore. Cette ligne pourrait être exploitée avec des rampes douces et des courbes à grands rayons, et tout le trafic de la partie industrielle de la province pourrait être effectué sur la voie principale jusqu'à Moncton et dans la direction de l'Ouest, à beaucoup moins de frais qu'aujourd'hui. Les tableaux statistiques, qui ont été déposés à la demande de l'honorable député de Guysborough, établissent clairement que c'est dans cette région que prend naissance la plus grande partie du trafic de l'Intercolonial. Les agents du chemin de fer reconnaissent que ces améliorations doivent être faites immédiatement, pour réduire les frais d'exploitation. Un autre cas d'urgence, c'est la nécessité de construire immédiatement un nouveau pont au port de Pictou. Je profite de l'occasion pour insister auprès du ministre sur l'importance qu'il y a de construire le nouveau pont de manière à faire disparaître les inconvénients des pentes trop prononcées et assurer le transport économique de tout le trafic de la partie est de la Nouvelle-Ecosse.

Tout ce que je demande au ministre, c'est de se conformer aux vœux exprimés par ses propres fonctionnaires, et je suis convaincu qu'en agissant ainsi il fera une œuvre utile au pays. Pour diminuer les frais d'exploitation sur l'Intercolonial, il n'est pas possible d'employer l'argent plus avantageusement qu'en construisant un pont permanent entre Pictou et Pictou-Landing.

M. A. W. CHISHOLM: Je crois comprendre que la fourniture de la houille adjugée à la Inverness Coal Company s'élève à 39,100 tonnes. Le ministre peut-il me dire la différence entre cette commande et celle qui a été adjugée à la même compagnie l'an dernier?

M. REID: Je regrette de ne pouvoir donner ce renseignement ce soir, mais je me le procurerai.

M. CHISHOLM: Il est regrettable que cette commande n'ait pas été adjugée plus tôt. Cette mine est actuellement sous le régime du demi-chômage, pour la première fois depuis qu'on y travaille. Si cette commande avait été donnée plus tôt, la mine serait en pleine exploitation, car c'est la première fois qu'elle n'a pas réussi à obtenir un assez grand nombre de commandes.

M. REID: L'Intercolonial a toujours acheté, au fur et à mesure de ses besoins, le charbon qu'il lui fallait, et cela le long de son parcours. L'honorable député reconnaîtra que tous les chemins de fer du Canada et des Etats-Unis ont souffert du marasme des affaires. Aussi leurs revenus sont-ils moins considérables.

M. A. W. CHISHOLM: Je n'ai en vue que les intérêts des charbonnages du pays.

M. REID: Les chemins de fer n'ont pas eu besoin d'autant de charbon, vu qu'ils n'ont pas fait circuler leurs convois en aussi grand nombre.

M. A. W. CHISHOLM: Ces conventions se rapportent à l'approvisionnement de charbon dont on se servira plus tard. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux connaissait la quantité exacte du charbon qu'il lui fallait au cours de la saison suivante et, s'il avait accordé ces entreprises, cela aurait permis aux concessionnaires de mine de mon comté de retenir les services de leurs ouvriers plus de deux jours par semaine, ce qui représente tout ce qu'ils ont pu faire dernièrement.

M. REID: Je donnerai avec plaisir ce renseignement à l'honorable député.

M. MACDONALD: L'honorable ministre allait dire quelque chose qui se rapporte à la question que j'ai mentionnée.

M. REID: J'ai débattu ce point avec le gérant général de l'Intercolonial, M. Gutelius, et celui-ci prône fortement l'idée qu'on règle ce point le plus tôt possible. J'étudierai la question et je verrai s'il m'est possible d'inscrire au budget supplémentaire un crédit destiné à la fin dont il s'agit maintenant. Je sais que le gérant général de l'Intercolonial a débattu la question avec M. Cochrane avant que celui-ci ne partît pour l'Europe, et nous connaissons tous l'avis du ministre à cet égard. Je partage, —cela va sans dire,—l'opinion de M. Gutelius et du ministre, et j'espère que nous pourrons continuer le travail au cours de la saison prochaine.

M. SINCLAIR: Avant que le ministre ne termine ses observations, j'aimerais dire un mot au sujet de la question soulevée par mon honorable ami d'Antigonish (M. Chisholm). Mon comté est intéressé à cette revendication, et je tiens à ce que le ministre sache que je me préoccupe de ce débat et que je demande au ministre d'étudier très sérieusement le point en discussion.

Le motif principal invoqué par le ministre était—si je l'ai bien compris—que ce grief était déjà vieux et que l'ancien Gouvernement aurait dû le régler. Depuis plusieurs années, les municipalités ont tenté de rentrer dans les fonds qu'elles avaient dépensés de ce chef. Le gouvernement provincial sera, au moyen d'une loi, forcé de payer l'emplacement de la voie. Les municipalités n'ont pas accepté cette injonction; elles ont provoqué un jugement qui leur fut favorable. Finalement, elles furent obligés de se cotiser pour acquitter le prix de l'emplacement. Elles ont naturellement cru que leur réclamation valait contre le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse et elles ont persisté dans leur demande jusqu'à ces dernières années, alors que le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse consentit à l'arbitrage. Le juge en chef du Canada fut le président du tribunal d'arbitrage. La réclamation contre le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse—non le gouvernement fédéral—fut portée devant ce tribunal et le juge en chef décida contre les municipalités qui, naturellement, prétendent aujourd'hui que quelqu'un doit payer le terrain de la voie. Nous avons contribué à contre-cœur. Le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ont convenu d'acquérir la ligne qui fait maintenant partie de l'Intercolonial. On a payé aux autres municipalités traversées par l'Intercolonial le droit de passage, mais les quatre municipalités mentionnées par mon honorable ami n'ont rien reçu de ce chef. Personne n'a payé l'emplacement de la voie sur une distance de 80 milles, et cette partie est l'une des plus rémunératrices de l'Intercolonial. Les municipalités ont certainement un droit moral, sinon admis en droit, contre le gouvernement fédéral. J'ai indiqué les faits pour expliquer le retard qu'on a apporté à presser cette affaire.

Si je ne me trompe, il y a deux ans seulement qu'on a décidé que le gouvernement provincial n'était pas responsable et, aujourd'hui, les municipalités intéressées réclament contre ce gouvernement, d'après le principe qu'il doit se trouver quelque part un remède à cet état de choses, et ce remède, croient-elles, se trouve à la Nouvelle-Ecosse ou ici. Je ne veux pas soutenir cette réclamation ce soir, mais je tiens à dire que cette question est trop importante pour qu'on la rejette de prime abord et qu'elle mérite l'étude sérieuse du ministre.

J'aimerais aussi obtenir un renseignement quelconque au sujet du perfectionnement projeté des rampes de l'Intercolonial entre Halifax et Moncton. On a proposé plusieurs projets. Cette question a été débattue, l'année dernière, et je suis certain que le ministre possède le renseignement relatif à cette question, renseignement qu'il peut fournir à la Chambre, avant la fin du débat sur les affaires de l'Intercolonial. Il y eut deux ou trois projets; l'un voulait qu'on construisît une voie passant par Parrsboro; l'autre favorisait une ligne passant par les montagnes; et le troisième réclamait une voie ferrée se dirigeant vers le nord et contournant New-Glasgow. On a dépensé assez d'argent à des travaux d'examen et d'études, mais, jusqu'à ce jour, le pays ignore tout de l'attitude que le Gouvernement entend suivre en cette occurrence, ou du résultat des travaux. Si le ministre, avant jeudi, alors que la Chambre reprendra la discussion des crédits du ministère des Chemins de fer, voulait fournir à la Chambre tous les rapports qu'il possède sur cette question, et nous donner une idée quelconque de la politique du Gouvernement sur cette question, cela me ferait grandement plaisir, parce que la province de la Nouvelle-Ecosse s'intéresse énormément à cette question et qu'elle s'attend à une déclaration quelconque, par le ministre intérimaire des Chemins de fer, des intentions du Gouvernement à ce sujet.

M. REID: Je me rappelle avoir discuté cette question avec le ministre, lors du voyage que j'ai fait à Halifax, pour le rencontrer. J'ai également connaissance, d'après mon souvenir, de l'endroit où la pen-

te est très prononcée. Le ministre a examiné ce point avec M. Gutelius et je sais qu'on a eu l'idée d'abaisser la rampe en question. M. Gutelius a dit qu'on exécutait des études dans le but d'éviter cette rampe d'une façon ou d'une autre. Je verrai si le ministère possède quelque renseignement à ce sujet. Il va sans dire que si le ministre des Chemins de fer était présent, il pourrait expliquer toute la situation qu'il connaît dans tous ses détails. Si je ne trouve pas au ministère le renseignement demandé, j'écrirai au ministre ou je télégraphierai au gérant général demandant le renseignement requis, et ce dernier, j'en suis certain, nous parviendra avant la fin de la session. Nous laisserons en suspens quelques crédits de l'Intercolonial, ce qui nous permettra de discuter tout ce qui se rattache à l'Intercolonial.

M. SINCLAIR: Si l'honorable ministre possède les rapports de l'ingénieur, je lui exprime le désir de voir ces documents.

M. REID: Je déposerai, mardi, tous les documents qui se trouvent au ministère; cependant, s'il faut que je communique avec Moncton, l'honorable député doit comprendre qu'il s'écoulera une ou deux semaines avant que je me procure le renseignement demandé.

M. McKENZIE: Si j'en crois les observations de l'honorable député de Pictou et les réponses données par le ministre, je comprends qu'on est à étudier les travaux généraux qu'on se propose d'exécuter pour perfectionner la voie de l'Intercolonial dans la Nouvelle-Ecosse. Il importe particulièrement, dans le cas de l'île du Cap-Breton, d'où je viens, que tous les travaux d'amélioration générale qu'on se propose d'exécuter se rapportent au service du détroit de Canso. Le trafic énorme entre le Canada et Terre-Neuve débarqué à Sydney passe par le détroit de Canso. A moins qu'on ne fournisse de meilleurs avantages, sous ce rapport à cet endroit, toutes les améliorations que le ministre pourrait faire, dans le cas de ce chemin de fer, ne lui donneraient pas les résultats espérés par lui. Nous n'avons qu'un steamer, au détroit de Canso, le "Scotia". Il est assez puissant pour son type, mais il ne compte que pour un seul navire, après tout.

M. REID: Je crois qu'on a acheté un autre steamer.

M. McKENZIE: Je suis très heureux d'apprendre cela.

M. REID: On a donné l'entreprise d'un nouveau steamer.

M. McKENZIE: Cela vaut moins que la première déclaration du ministre, mais il est bon d'apprendre qu'on a donné cette entreprise. Je suppose que le nouveau steamer aura la capacité qu'a le "Scotia", qui est un excellent navire.

M. REID: Il est de beaucoup plus grand.

M. McKENZIE: Cela vaut encore mieux. Quand on construit pour le détroit de Canso on construit pour Terre-Neuve, car, bien que nous ne soyons peut-être pas obligés de bâtir pour Terre-Neuve, dans le but, toutefois, de procurer du trafic à l'Intercolonial, il vaut autant agir en cette façon. On a dit que l'on peut construire un pont au-dessus du détroit de Canso, et si mon honorable ami reste ministre des Chemins de fer. . .

M. REID: Je n'y compte pas.

M. McKENZIE: S'il reste ministre des Chemins de fer, un monument digne de perpétuer sa mémoire sera un pont sur le détroit de Canso.

M. REID: Si je continuais à remplir la fonction de ministre des Chemins de fer, j'aurais un monument plus tôt que cela.

M. McKENZIE: Le pont jeté sur les Grand-Narrows est un monument à la mémoire de feu sir John Macdonald. Durant un certain temps, on a cru que le Cap-Breton devait se contenter pour toujours d'un service de traversier aux Grand-Narrows, mais en 1888, nous eûmes l'honneur d'une visite de sir John Macdonald, alors premier ministre, qui, après s'être rendu compte de l'état de choses qui existait à cet endroit, décida de jeter un pont sur les Grand-Narrows, ce qui fut d'un immense avantage pour l'Intercolonial et pour toute cette partie du Canada. Il y a quelques années, le Parlement a adopté une loi constituant civilement une compagnie particulière qui se proposait de bâtir un pont sur le détroit de Canso, et un ingénieur très éminent qui se trouvait à l'emploi de cette compagnie a déclaré que ce projet était certainement réalisable. Si une compagnie particulière pouvait mener à bien une entreprise semblable, combien l'exécution de cet ouvrage serait possible pour le Gouvernement du Canada. L'île du Cap-Breton et tout le Canada retireraient évidemment de grands avantages de ces travaux. Je demande au ministre, lorsqu'il étudie les moyens d'améliorer la situation de l'Intercolonial, de s'enquérir s'il ne serait pas à propos de construire un pont au-dessus du détroit de Canso.

Il est une autre question que je veux mentionner au très honorable ministre. Il a fait observer à l'honorable représentant d'Antigonish (M. Chisholm) qu'il était peut-être trop tard pour cet honorable député de demander la remise aux municipalités intéressées de ce qu'elles ont perdu en payant l'achat du terrain de la voie. Aussi, je me garde bien d'arriver en retard en faisant une demande semblable à celle que l'honorable représentant d'Antigonish a faite. Il y a partage de l'Intercolonial, à l'île du Cap-Breton: la rivière George, le petit Bras-d'or, Sydney-Mines et North-Sydney. Je félicite le Gouvernement d'établir ce chemin de fer où on aurait dû le placer, lors de sa construction, il y a trente-cinq ans, mais par cette modification du parcours, il abandonne environ 5 milles de voie entre North-Sydney-Junction et la ville de North-Sydney, dans le cas desquels la ville de North-Sydney a payé l'emplacement de la voie sur une distance de 5 milles, lorsque la ligne fut construite en 1888. Aujourd'hui que le Gouvernement abandonne ces 5 milles de voie et qu'on ne se propose pas de les faire servir à la fin pour laquelle la ville de North-Sydney a acheté le droit de passage, on devrait mettre la municipalité en l'état où elle se trouvait auparavant et lui restituer l'argent qu'elle a dépensé pour acheter le terrain de la voie. Le partage n'est pas encore terminé et l'on exploite présentement ces 5 milles, de sorte qu'on ne peut prétendre que la réclamation est trop tardive. J'avertis maintenant le ministre que lorsqu'on abandonnera ces 5 milles, la ville de Sydney demandera ce qu'on lui rembourse ce que lui a coûté l'emplacement.

M. REID: Les travaux ne sont pas encore exécutés, et il faudra exploiter ces 5 milles encore quelque temps, de sorte qu'il ne sera plus question de cette affaire, au cours de cette session. J'appellerai l'attention du ministre des Chemins de fer sur l'observation de mon honorable ami.

M. EMMERSON: Se rattachant à ce crédit destiné à améliorer les installations de l'Intercolonial, à Amherst, est la question des travaux d'amélioration projetés pour Sackville et d'autres points de l'Intercolonial. Si l'honorable ministre désire que le comité lève sa séance, je n'insisterai pas, mais j'espère avoir l'occasion de discuter ces questions plus tard.

M. REID: Je n'aurai aucune objection à discuter tout sujet se rattachant à l'Intercolonial, à propos d'un item du budget supplémentaire. Si les honorables députés y consentent, nous pouvons maintenant adopter trois ou quatre item, et ensuite le comité pourra lever sa séance.

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

La séance est levée à dix heures et vingt-cinq minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 4 mai 1914.

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

LE CHEMIN DE FER CANADIEN-NORD.

Sir WILFRID LAURIER: Pour ce qui est des résolutions au sujet du chemin de fer Canadien-Nord, la transaction des affaires de la Chambre serait beaucoup plus facile si mon honorable ami le premier ministre pouvait déposer sur le bureau, aussitôt que possible, la correspondance qui doit avoir précédé ces résolutions. Dans le préambule de ces résolutions, il est dit que les compagnies constitutives et subsidiaires sont désireuses d'obtenir du secours. Il doit donc y avoir des requêtes, des lettres ou de la correspondance entre les mains du premier ministre, exposant ce désir. Il est dit aussi, dans la première partie de la résolution, que le capital-actions de ces compagnies constitutives et subsidiaires est détenu par la compagnie de chemin de fer Canadien-Nord ou sa haute main. Il serait avantageux et intéressant de savoir quelles sont ces compagnies dont le capital-actions est détenu par le Canadien-Nord ou sa haute main. Il y a aussi quelques autres points sur lesquels nous devrions avoir des informations; par exemple, quel est le passif de chacune de ces compagnies mentionnées dans la première partie de la deuxième annexe des résolutions? Une autre question très importante, est celle de savoir quand et comment les $3,000,000 d'actions du chemin de fer Canadian-Northern-Alberta ont été transportés, afin qu'on puisse y référer pour les fins présentes des résolutions?

M. BORDEN: Je verrai à ce que la chose soit faite avec toute la célérité possible. Je ne suis pas certain qu'il y ait de la correspondance à produire. Je crois

qu'il sera facile de donner les autres renseignements demandés par mon honorable ami en très peu de temps.

M. A. K. MACLEAN: L'état que mon honorable ami se propose de déposer devant la Chambre montrera-t-il quelles sont les recettes brutes des compagnies constitutives et subsidiaires?

M. BORDEN: Je n'en suis pas certain. Avec la permission de la Chambre, je dépose sur le bureau les documents suivants:

1. Quatre copies de l'acte fiduciaire, daté du 30 juin 1903, entre la Canadian Northern Railway Company, la British Empire Trust Company, et la National Trust Company, Limited;

2. Quatre copies de l'acte fiduciaire, daté du 6 mai 1910, entre la Canadian Northern Railway Company, la British Empire Trust Company, et la National Trust Company, Limited;

3. Trois copies de l'acte fiduciaire, daté du 19 novembre 1913, entre la Canadian Northern Railway Company, MacKenzie, Mann and Company, Limited, la British Empire Trust Company, et la National Trust Company, Limited;

4. Quatre copies d'un état montrant les dettes flottantes des compagnies de chemins de fer comprises dans la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien.

5. Quatre copies des obligations engagées comme garanties collatérales de prêts temporaires à la compagnie du Nord-Canadien.

6. Quatre copies d'un état montrant l'évaluation des ingénieurs de ce que coûterait le parachèvement du chemin de fer du Canadien-Nord.

LA FARMERS' BANK.

M. A. K. MACLEAN: Mon honorable ami, le ministre des Finances, (M. White), voudra-t-il déposer sur le bureau de la Chambre un état montrant les dépôts faits à la Farmers' Bank au 31 septembre 1906, 1907, 1908, 1909 et 1910, faisant une distinction entre les dépôts à demande et les autres?

M. W. T. WHITE: C'est aujourd'hui seulement que j'ai reçu une liste des déposants de la Farmers' Bank, et elle est très longue. A moins que mon honorable ami ait certaines raisons spéciales pour faire la distinction entre les différentes années, je crois que l'état que je viens de recevoir pourrait le satisfaire. L'état qu'il demande aujourd'hui donnerait un travail considérable au liquidateur.

[M. Borden.]

M. MACLEAN: Je ne crois pas que cela donne beaucoup de travail et il est très important d'avoir cet état. Je pensais qu'il était facile d'avoir les états annuels soumis par la banque, et qu'avec peu de travail le département, armé de ces documents, pourrait en retirer les renseignements désirés. Il est peut-être possible de trouver cela dans la "Gazette du Canada."

M. WHITE: Mon honorable ami veut-il parler des déposants ou des actionnaires?

M. MACLEAN: Les déposants—le montant des dépôts à la fin de chaque année, en commençant par 1906, l'année de l'autorisation.

M. WHITE: Mon honorable ami veut-il dire un état détaillé ou seulement le total des dépôts?

M. MACLEAN: Seulement le total.

M. WHITE: J'avais mal compris. J'obtiendrai les renseignements.

BESOGNE DE LA SESSION.

M. BORDEN: Je crois pouvoir répondre d'une façon assez définitive aux questions posées par l'honorable chef de l'opposition il y a quelque temps, concernant les projets de loi qu'il nous reste à présenter. Le ministre de la Marine et des Pêcheries a l'intention de présenter un bill concernant la classification et l'inspection du poisson mariné. Le ministre de la Justice attend du comité des élections un rapport qui déterminera la présentation d'un bill pour modifier, sur plus d'un point important, la loi des élections contestées. Il va probablement falloir légiférer au sujet des listes d'électeurs à être dressées en vertu de la loi de tempérance du Canada, attendu qu'on ne paraît pas avoir tenu compte de cette loi en préparant la loi du cens électoral. Je pense qu'aucun projet de loi de cette nature ne prêtera à la discussion. Le ministre de la Justice songe aussi à présenter un bill pour modifier le code pénal sur certains points d'importance secondaire. Le ministre des Finances a en mains un bill ayant pour objet la modification et la refonte des lois du service civil, et un bill demandant l'établissement de pensions en faveur des employés de l'Etat. Ces bills seront présentés, mais nous ne saurions dire s'il nous restera assez de temps pour les faire adopter au cours de la session actuelle. Nous ne tenons pas à en presser l'adoption, car nous voulons que la Chambre des communes et le Sénat les étudient avec tout le soin possible. Le ministre des

Finances a aussi l'intention de présenter un bill concernant les banques coopératives de crédit et deux bills d'importance secondaire, dont l'un pour modifier la loi concernant les billets fédéraux et l'autre pour modifier l'acte de la commission des champs de bataille de Québec. Le ministre des Travaux publics présentera un bill pour modifier l'acte des subventions concernant les bassins de radoub.

Le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux m'informe qu'il faudra présenter un bill pour confirmer une convention intervenue entre le Grand-Tronc-Pacifique, le Canadien-Nord et la couronne concernant l'accès aux points terminaux de Winnipeg, attendu que certaines parties de cette convention exigent la sanction du Parlement. Il présentera aussi un bill au sujet des ponts à être construits sur le fleuve Saint-Jean. Cette question a déjà soulevé de la discussion dans cette Chambre. Le secrétaire d'Etat a en mains, depuis quelque temps, un bill concernant le remisage et le maniement des explosifs. Ce bill est en partie calqué sur un bill qu'avait présenté M. Templeman, et il a donné lieu à une étude approfondie des droits fédéraux et provinciaux s'y rattachant, ce qui a eu pour effet d'en retarder la présentation. Nous avons dû communiquer et correspondre avec les gouvernements provinciaux au sujet de ce bill. Le secrétaire d'Etat a aussi en mains un bill pour modifier la loi des compagnies à fonds social. Il y a, à part cela, une couple d'autres projets que je ne suis pas certain que nous présenterons; j'en parlerai au très honorable chef de l'opposition. Ces bills constituent, avec ce qu'il y a déjà d'inscrit au Feuilleton tout le programme du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER: Dans ce cas, la prorogation n'est pas prochaine. Certains articles de ce programme ne sont pas très importants, mais d'autres, comme, par exemple, celui qui concerne le service civil, le sont beaucoup. Le Gouvernement pourra les soumettre, et s'il n'a pas le temps de les faire adopter avant la prorogation, le public aura toujours eu l'avantage de les connaître. Certains bills, comme, par exemple, le bill relatif au poisson mariné, ne provoqueront pas beaucoup de discussion. Quand l'honorable ministre des Travaux publics présentera son bill, il pourra nous parler du canal de la baie Georgienne et de la rivière des Français.

M. EMMERSON: Je demanderai à l'honorable ministre des Finances si le bill de la commission des champs de bataille de Québec concernera les anciens forts des Provinces maritimes. Ce sujet lui a été signalé au cours de la dernière session et nous avons reçu, de sa part ou de la part de quelque autre ministre, l'assurance que le Gouvernement s'en occuperait. Il m'est arrivé, ce matin, une lettre me demandant ce qui en est, et j'espère que le Gouvernement va s'occuper de cette question. Ces anciens forts: le fort Beauséjour, aujourd'hui le fort Cumberland, le fort Monkton et plusieurs autres se détériorent graduellement, et quelques-uns seront bientôt méconnaissables, comme le savent fort bien les députés des Provinces maritimes.

M. W. T. WHITE : La question est à l'étude. L'on n'a pas encore décidé si l'on confierait à cette commission le soin de préserver de la ruine les forts dont il s'agit. Quand je présenterai le bill destiné à modifier la loi relative à cette commission, et que je n'ai pu présenter plus tôt, à cause de certains amendements particuliers que je veux y insérer, je serai en état de donner à mon honorable ami une réponse définitive.

AMENDEMENT A LA LOI DES ASSURANCES.

M. GRAHAM : Quand l'honorable ministre des Finances verra-t-il à faire adopter son bill concernant les assurances? C'est un bill très important. On m'a posé beaucoup de questions au sujet de ce bill. Il peut avoir un effet considérable par rapport aux placements des compagnies d'assurance, et ces compagnies sont très désireuses de savoir ce que l'on va en faire au cours de cette session?

M. WHITE : Il est un des articles du bill qui se rapporte au sujet mentionné par l'honorable député et qu'il va falloir étudier avec le plus grand soin avant de l'adopter. Il est probable que je fasse renvoyer le bill à la prochaine session, pour plus de renseignements. Il ne faut pas presser l'adoption d'un projet de loi de cette nature. Quand je l'ai présenté, j'en avais adressé des exemplaires aux diverses compagnies d'assurance afin de connaître les objections qu'elles pouvaient y avoir. Si, toutefois, je décide d'en finir dès cette session, j'en donnerai à mon honorable ami un avis suffisant.

FAILLITE DE LA BANQUE MADOC.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre des Finances sait-il qu'une autre banque vient de faillir à Belleville, Ontario, et a-t-il l'in-

tention d'assurer à ceux qui avaient déposé de l'argent à cette banque le remboursement de leur dépôt?

M. WHITE: L'honorable député veut sans doute parler de la Banque Madoc, une banque non chartée?

M. LEMIEUX: Oui.

M. WHITE: Le Gouvernement n'a pas l'intention d'assurer ce remboursement, parce qu'on ne saurait, pour aucune raison, tenir le Gouvernement responsable au sujet de cette banque.

BUDGET DE LA MILICE.

M. M. CLARK: J'ai reçu de l'honorable ministre de la Milice, il y a quelques semaines, une lettre signée de sa main et me priant d'être présent quand il viendrait bientôt soumettre son budget. A-t-il renoncé à cette intention de soumettre bientôt son budget, et quand aurons-nous l'occasion de le discuter?

M. S. HUGHES: Cette lettre était signée de ma main, comme le sont toutes celles que j'envoie. Je ne fais pas comme certains députés, je n'emploi pas de fac-similé de ma signature. Mais, venant au point principal dont il s'agit, je dirai que j'ai attendu longtemps et avec la plus grande patience le jour où il me serait donné d'éclairer, sur les questions de mon ministère, mon honorable ami et d'autres députés qui ont besoin de lumière. Force m'a été d'attendre, parce qu'on avait déjà inscrit au Feuileton d'autres articles que celui de mon budget. J'espère, cependant, pouvoir le soumettre jeudi, si rien ne s'y oppose. J'aurai le plaisir de soumettre mes estimations budgétaires. Je suis certain que j'aurai un appui très ardent de la part de mon honorable ami. Je dois dire que la raison pour laquelle j'ai envoyé cette invitation est que je savais qu'un grand nombre de députés qui désirent être présents lorsque je demanderai mes crédits et, craignant que je ne les retardasse jusqu'au dernier jour, étaient un peu inquiets, et c'est pourquoi j'ai pensé que je devrais leur faire savoir que je me proposais de fair voter mes crédits aussitôt que possible.

M. GRAHAM: La fête aura donc lieu jeudi?

M. HUGHES: Je ferai de mon mieux.

M. BELAND: L'habit de ville sera-t-il permis?

M. HUGHES: Peu importe l'habit, pourvu que mon honorable ami sera dans une bonne disposition d'esprit, c'est tout ce que je demande.

DISCUSSION DU BILL DU CHEMIN DE FER DE TORONTO A L'OUEST DE NIAGARA.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour étudier le bill (n° 59) déposé par M. Currie, relatif à la compagnie du chemin de fer de Toronto, à l'ouest de Niagara.

(Présidence de M. Blain.)

Sur l'article 1er (titres abrégés):

M. LANCASTER: Je crois devoir donner au comité quelques explications au sujet de ce bill. La Chambre accorde ordinairement une prolongation de délais pour la construction d'un chemin de fer dont les travaux sont déjà considérablement avancés, et dans lesquels on a dépensé beaucoup d'argent. Le comité des chemins de fer a ajouté plusieurs articles à ce bill. Je regrette d'avoir à demander à la Chambre de rayer un de ces articles, bien qu'il ait été inséré par le comité. Le bill est imprimé tel qu'il a été modifié par le comité, et l'article que je voudrais faire rayer est l'article 7 dans ce bill réimprimé. J'expliquerai brièvement les articles. L'article premier est l'article ordinaire. Dans le deuxième nous avons rectifié une description inexacte des autorités qui régissent Burlington-Beach. L'article disait que le chemin de fer ne serait pas construit sur la plage sans le consentement de la municipalité de Saltfleet. Cependant, la plage de Burlington ne tombe pas sous l'autorité du township de Saltfleet, mais sous celle de la commission de la plage de Burlington, qui tient ses pouvoirs de la législature d'Ontario. L'article 3 contient les restrictions ordinaires—deux ans pour commencer le chemin de fer et trois ans pour compléter les parties non terminées. L'article 4 du bill réimprimé est celui qui a été ajouté par le comité, à ma demande et unanimement. L'effet de cet article est de rappeler l'article 10 du statut de 1903. Cet article permettait de laisser sous la juridiction de la législature provinciale une partie de la ligne, bien que le bill déclarât que cette ligne était d'intérêt public pour le Canada. J'ai pensé, et le comité a été unanime à penser comme moi, qu'il était impropre de s'attendre que la commission des chemins de fer du Canada régirait un chemin de fer dont une portion était en dehors de sa juridiction et soumise à celle de la législature provinciale. Les articles 5,

6 et 7 ont été insérés à la demande de l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonald). C'est un de ces articles que je voudrais faire retrancher, mais je demande au comité de ne pas agir maintenant. J'apprends que l'honorable député de Toronto-sud a télégraphié qu'il lui était impossible d'être à Ottawa aujourd'hui, et comme cet article a été inséré à sa demande, en toute justice pour lui, je crois que le comité devrait entendre ce qu'il a à dire avant d'agir sur ma motion. Je donnerai mes explications dès maintenant, parce que, à mon regret et contre ma volonté, je dois suivre les ordres de mon médecin. Il me sera donc impossible d'être ici demain. L'état de ma santé m'oblige à m'absenter et à ne pas ennuyer la Chambre plus longtemps.

Au sujet de ces trois articles, je dois admettre que je ne suis pas entièrement exempt de blâme dans l'erreur—car je crois que c'est une erreur—que le comité a faite au sujet de l'un de ces articles. A mon avis, la Chambre a toujours été trop portée à respecter ce que je fais en ma qualité de président du comité des chemins de fer; c'est pourquoi je ne veux pas m'absenter avant d'exposer franchement la situation concernant cet article. L'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonald) a proposé trois articles d'une seule fois. Mon erreur est, je crois, de ne pas avoir insisté pour que ces articles fussent proposés séparément au comité. Je suis certain que si cela avait été fait, celui auquel je m'oppose n'aurait pas été adopté—du moins c'est mon opinion et je n'ai pas le droit de dire plus que ce qu'il faut pour me faire bien comprendre. Le but de ces trois articles est de protéger les droits de la cité de Toronto au sujet de la charte du tramway électrique.

Ils tendent à empêcher tout chemin de fer d'entrer dans la cité de Toronto et à diminuer les privilèges considérables de telle ville à accorder à la compagnie de tramways électriques. Les articles 5 et 6, à mon avis, remplissent bien cet objet. Je crois que l'article 5 tel que réimprimé ne vaut rien, parce que, si j'interprète bien la loi des chemins de fer, la commission possède exactement le même pouvoir que donne l'article 5 et qu'elle peut exercer pour empêcher tout chemin de fer de nuire aux privilèges accordés par la ville de Toronto à la compagnie de tramways électriques. L'article 6, cependant, est utile pour la ville de Toronto, et je l'approuve parce qu'il protège les droits urbains en empêchant un autre chemin de fer d'entrer dans la ville en prétendant qu'il est chemin de fer dans l'intérêt public du Canada, mais dont le seul but est de donner un service purement urbain. L'article 6 du bill réimprimé est ainsi conçu:

> Ni la compagnie ni aucune autre compagnie ne pourra acquérir ni avoir le droit de faire entrer sa ligne dans la cité de Toronto, ni recevra, ni transportera ou ne déposera des voyageurs d'un point à un autre dans les limites de la ville; mais le transport des voyageurs que cette compagnie ou toute autre pourra exercer sur sa ligne dans les limites de la ville, sera limité aux voyageurs venant d'en dehors des limites de la ville pour descendre à un point dans la ville, ou partant d'un endroit dans la ville en destination de points au dehors.

L'article 7 tel que réimprimé est libellé d'une curieuse façon. Le seul argument employé en sa faveur devant le comité des chemins de fer a été que des articles semblables avaient été insérés dans trois autres bills il y a trois ou quatre ans. C'était des ecompagnies nouvelles demandant une charte; c'était des compagnies qui n'avaient fait aucuns travaux; elles n'avaient aucun droit acquis; elles n'avaient construit aucune partie de la première ligne. Elles n'avaient pas dépensé d'argent. La charte de la compagnie de chemin de fer de Hamilton à Waterloo et à Guelph est le chapitre 108 des Statuts de 1910; celle du Western Central est le chapitre 150 des Statuts de 1911, et celle du Toronto and Eastern Railway est le chapitre 167 des Statuts de 1910. Deux de ces chemins de fer ont été soustraits à notre juridiction parce qu'aucuns travaux n'y ont été faits, et le Parlement a accordé une charte à d'autres par une loi spéciale. Aucuns travaux n'avaient été faits sur ce chemin de fer lorsque ces articles ont été insérés dans leur charte; on leur a accordé leurs franchises à la condition expressément décrite dans ces articles, et à aucun autre. Je ne crois pas que ce que je pouvais penser en 1910 ou 1911 puisse faire de différence en l'année 1914, mais à cette époque j'étais d'avis que cet article même que je combats aujourd'hui ne devait pas être inséré dans une charte fédérale, parce que nous avons un tribunal—auquel nous avons donné pleine juridiction et auquel nous continuons à donner tous les jours la juridiction nécessaire—la commission du chemin de fer qui règle comme elles doivent l'être et avec succès les questions de passages à niveau des chemins de fer. La différence, cependant, entre ces trois chartes et celle qui nous est soumise aujourd'hui—c'est, que je crois que le comité des chemins de fer fait ici erreur; et j'accepte ma part du blâme pour n'avoir pas assez insisté pour que ces trois articles fussent soumis au comité séparément par l'honorable député

de Toronto-sud—la différence est que cette compagnie de chemin de fer a des droits acquis, mais cet article les empêche d'entrer dans la ville de Toronto par une espèce d'embargo. Qu'est-ce que j'appelle un embargo? C'est lorsque le maire et les échevins de la cité de Toronto et eux seuls ont le droit de décider si ce chemin de fer aura des passages à niveau dans les rues de la ville, nonobstant toute décision que pourrait rendre la commission des chemins de fer à l'effet que ce chemin de fer et d'autres peuvent avoir des passages à niveau en certains endroits, jusqu'à ce qu'un viaduc ou un tunnel soit construit. Nonobstant ce que la commission des chemins de fer pourrait décider à l'égard d'un autre chemin de fer, le maire et les échevins de la cité de Toronto peuvent permettre à celui-ci d'avoir des passages à niveau. Cela signifie tout simplement que tout dispute entre la compagnie et la cité de Toronto sera réglée par le maire et les échevins de cette ville. En principe, je crois que cet article est entièrement mauvais.

Il est regardé comme étant une sauvegarde pour la ville de Toronto, et c'en est une assurément; mais le malheur est qu'elle a par trop de caractère. Cela ressemble un peu à l'espèce de sauvegarde qui existerait si le gouvernement de la province prescrivait par une loi que, dans la ville de Sainte-Catherine, personne ne pourra exercer la profession d'avocat sans mon consentement. Ce serait pour moi une sauvegarde; cela me protégerait merveilleusement, et me donnerait dans cette ville une grande autorité; mais est-ce bien la sorte de sauvegarde que je doive avoir? Dans le cas de deux chemins de fer dont l'un est autorisé par la province et l'autre par une loi fédérale, conviendrait-il que la ville de Toronto décide si ce dernier chemin de fer pourra ou ne pourra pas traverser ses rues à niveau? N'oublions pas que ce projet de loi donne à la ville de Toronto une pleine mesure de protection quant à ses rues: aucune ligne ne peut y être établie sans son consentement; mais c'est au Parlement fédéral qu'il appartient de donner à ces lignes l'autorisation de pénétrer dans une ville; autrement, nous ne pouvons être sûrs qu'un chemin de fer pourra se construire d'un endroit à un autre au Canada. L'autorité qui décide des conditions auxquelles ces chemins de fer franchiront les rues d'une ville quelconque, qu'il s'agisse de Toronto, Hamilton, Winnipeg, Calgary, Montréal ou n'importe quelle autre ville, cette autorité doit être ici, puisque, pour aller d'un endroit à un autre, ils ont à franchir ces villes. Le droit d'empêcher que l'on ne construise sur ou à travers une rue pour circulation est naturellement chose toute différente.

J'ai dit que ce chemin avait des droits acquis; que l'on me permette de dire ce qu'ils sont. Les compagnies à l'occasion desquelles ces dispositions avaient été insérées dans la loi en 1910 et 1911, n'avaient rien fait. Elles n'ont rien voulu faire, et l'on m'assure qu'elles ne tenteront rien, à cause de l'impossibilité où elles sont de pénétrer dans la ville de Toronto sans le consentement du maire et des échevins. Chacun tirera de ces faits ses propres conclusions. Depuis trois ans ces trois compagnies de chemin de fer n'ont en rien utilisé leurs pouvoirs. Mais l'histoire de ce projet de loi est bien différente. La compagnie dont il est question a été législativement constituée en 1903 sous le nom de Compagnie de chemin de fer de Toronto à Hamilton. C'était alors une ligne allant de l'une à l'autre de ces villes, et la compagnie était autorisée à acquérir par achat, location ou autrement, tous les droits, pouvoirs, actions et le reste de certains autres chemins de fer, y compris la Toronto and Suburban Railway Company, non pas en vertu des dispositions ordinaires autorisant une fusion de compagnies, comme le portent les articles 361 et suivants de la loi des chemins de fer, mais en vertu d'une autorisation spéciale d'acquérir les actions de ces trois chemins de fer, y compris le Toronto Suburban. Elle s'est mise à l'œuvre, et c'est ce qu'elle a fait. En 1904, une prolongation de temps lui était accordée et, en 1906, son nom était changé en celui de Toronto, Niagara and Western Railway, qui est le nom qu'elle porte présentement. La compagnie était autorisée à prolonger ses lignes jusqu'à d'autres endroits, que je n'ai pas besoin de mentionner, à porter à 6 millions son capital et, comme je l'ai dit, d'acheter entièrement ces autres compagnies.

On se mit alors résolument à l'ouvrage et, pour commencer, on obtint du ministre des Chemins de fer une approbation du tracé; puis, on s'adressa à la commission des chemins de fer et, dès que la question fut soumise au comité des chemins de fer, comprenant son importance, je me fis remettre par la commission le dossier de ce qui s'était passé. Je dois dire à la Chambre qu'en 1909, nous avons reconnu que la compagnie avait partiellement construit son chemin et obtenu la permission de le terminer dans les cinq ans. Il a été admis par le Parlement que la compagnie avait commencé à construire, qu'elle y avait dé-

pensé plus de 15 p. 100, et que tout ce qu'elle demandait, ce n'était pas du temps pour commencer, mais pour finir. Nous lui avons accordé une prolongation de cinq ans à partir de 1909, prolongation qui expire cette année. L'année d'après, elle demanda à la commission des chemins de fer la permission de traverser ces vingt-cinq rues des faubourgs de Toronto, où déjà le Pacifique-Canadien et d'autres chemins de fer les franchissent de niveau, et, pour la commodité du public, comme aussi, je suppose, dans le but de se rendre la commission favorable, elle établit sa voie le long de celle du Pacifique-Canadien, de manière à passer exactement aux mêmes endroits par lesquels le Pacifique-Canadien passait déjà depuis quelque années et par où il passe encore. La commission prit connaissance de l'affaire, et je vais vous donner lecture des délibérations du 28 janvier 1910. M. Johnston, l'avocat de la ville de Toronto, disait:

Si la commission pense devoir nous accorder l'entrée, ce sera à condition que la compagnie prenne les mesures nécessaires pour protéger le public et que, dans le cas où le Pacifique-Canadien hausserait ses voies dans l'Ouest, elle ferait de même. Avec cela, il me semble que la ville sera peut-être satisfaite.

L'honorable M. Mabee: Est-ce que tout le monde est d'accord là-dessus?

M. Boyce, l'avocat de la compagnie, a fait sur ce point quelques remarques, pour n'avoir pas, je suppose, avoir l'air de céder trop facilement. Ensuite, le président donna sa démission dans les termes qui suit:

Une seule ordonnance peut faire pour ces vingt-cinq demandes. On peut, je crois, les réunir toutes et ne rendre qu'une seule ordonnance ainsi conçue. Autorisation est donnée aux pétitionnaires de construire à travers les rues mentionnées, aux conditions suivantes, savoir:

1. Si jamais les voies du Pacifique-Canadien sont exhaussées, celles des pétitionnaires le seront également, de façon qu'elles passent les unes à côté des autres, et aux conditions que la commission imposera.

2. Le public sera protégé au passage où l'ingénieur en chef de la commission le jugera nécessaire, avant que le chemin soit ouvert à la circulation et, s'il est proposé de protéger le public à des passages où d'autres chemins sont intéressés, la répartition des frais des mesures à prendre est réservée.

Ceux d'entre nous qui sont familiers avec la loi des chemins de fer et qui savent combien nous avons lutté depuis quatorze ans dans cette Chamabre, pour ne parler que du temps pendant lequel j'ai été député, comprendront les conséquences pratiques de la loi votée ici en 1910, dans le but de causer le moins de tort possible à aussi peu de monde qu'il se peut, et d'assurer les plus grands avantages au public en général, en autorisant les chemins de fer à pénétrer dans les villes à condition de n'incommoder le public que le moins possible et en le protégeant de toute manière. Dans la limite de ses pouvoirs, la commission des chemins de fer ordonne judicieusement à la Toronto, Niagara and Western Company de faire passer ses voies le long de celles du Pacifique-Canadien qui, déjà, franchit ces rues de niveau, et décide qu'elle ne pourra se réclamer de cette permission pour ne pas les exhausser quand le Pacifique-Canadien y sera lui-même obligé. On sait que la loi des chemins de fer donne à la commission d'amples pouvoirs relativement au partage équitable et juste des frais de ces élévations. Ce chemin de fer n'ayant pas été construit avant 1909, les frais d'exhaussement sont à sa charge, en vertu d'une modification apportée à la loi en 1909. Dans le cas de chemins de fer déjà construits cette année-là, les frais faits pour la suppression des passages à niveau devaient se répartir entre le fonds institué à cette fin, la municipalité et le chemin de fer.

La ville de Toronto est en conséquence exempte de toute responsabilité quant aux frais d'exhaussement, et la commission des chemins de fer a fait ce que j'aurais attendu d'elle; elle a pensé à l'avenir et a rendu l'ordonnance la plus sage qu'elle pouvait rendre. Elle a autorisé la Toronto, Niagara and Western Company à suivre la route que suit le Pacifique-Canadien, route qu'elle peut suivre sans danger additionnel; mais en même temps elle prévenait la compagnie que cette permission qu'elle lui accorde, elle ne pourra plus tard s'en prévaloir pour continuer à circuler au niveau du sol, et qu'elle devra hausser ses voies à ses propres dépens, en vertu de la loi de 1909, dès que nous exigerons du Pacifique-Canadien qu'il élève les siennes. Par une ordonnance du 17 décembre 1909 de la commission des chemins de fer, la compagnie avait le droit de pénétrer dans la ville de Toronto sur une distance de 2 milles et demi. Elle a affirmé avoir acheté tout le terrain nécessaire à ce parcours, ce que ne contesteront point les représentants de la ville de Toronto. Elle a pour ce droit de passage payé à la ville même une certaine somme. Aujourd'hui qu'elle a dépensé $1,500,000 à l'acquisition du droit de pénétrer dans la ville de Toronto et de construire sa ligne dans la direction de Guelph, on nous demande de nous interposer entre elle et la ville. Un ancien ministre des Chemins de fer, depuis

longtemps décédé, m'a accusé un jour d'être un radical et un socialiste parce que j'avais voulu faire amender la loi des chemins de fer au préjudice, disait-il, des droits acquis des compagnies de chemins de fer. Or, je dirai à la Chambre qu'il y a ici un cas de droits clairement acquis. Cette compagnie a dépensé un million et quart à l'acquisition d'un droit de passage; elle a nivelé le terrain et l'a préparé pour y poser les rails. Il me semble, en conséquence, qu'il serait mal de lui refuser la demande qu'elle nous fait d'une simple prolongation de cinq ans pour terminer ses travaux.

Nous constituons en corporation des compagnies de chemin de fer à titre d'entreprises d'intérêt général pour le Canada. Si pareille charte signifie quelque chose, elle doit conférer certaines attributions à ces compagnies, les autoriser, sauf le contrôle de l'autorité supérieure, à pénétrer et installer leurs voies dans tous centres urbains entre Halifax et Vancouver. S'il est loisible à la ville de Toronto de faire insérer de telles dispositions à l'égard d'un chemin de fer auquel nous avons soin d'interdire ailleurs dans le bill tout service de tramway, n'importe quel chemin de fer tenant une charte du Dominion sera exposé à ce que la ville de Toronto lui ferme le passage, et la commission des chemins de fer serait déchue de son pouvoir de décider si, dans certaines circonstances, il peut être permis à un chemin de fer d'installer sa voie de plain pied avec le chemin public. Si nous reconnaissons ce privilège à Toronto, nous devrons bientôt le reconnaître à Winnipeg, Hamilton, Montréal et à toutes les autres villes. Nous ne saurions édicter que la ville de Toronto jouira de certains pouvoirs à l'égard des chemins de fer pénétrant chez elle, et d'autre part laisser toutes les autres villes du Dominion à la merci, ou plutôt soumises au contrôle équitable de la commission des chemins de fer. Je n'en dirai pas davantage et m'en rapporterai au jugement de la Chambre. Le sujet se prête à beaucoup de développements, mais je n'en dirai rien de plus pour le moment. Comme je quitte Ottawa demain, je tenais à soumettre au préalable à la députation mes vues sur la question, quelle que soit leur valeur. La Chambre, comme je l'ai dit au début, reconnaît beaucoup trop d'importance à ce que j'ai pu faire en ma qualité de président du comité des chemins de fer. Mon état de santé ne me permettant pas de me tenir plus longtemps debout, je prie la Chambre de se contenter de la déclaration que je viens de faire. Peut-être me sera-t-il possible de répondre à certaines questions sans quitter mon siège. Je propose la radiation de l'article 7 du projet de loi sous sa forme dernière.

M. GRAHAM: Si j'ai bien compris, le projet de loi a été repris, non pas en vue de son achèvement réglementaire, mais pour permettre au président du comité des chemins de fer d'exprimer son avis à son sujet, et de proposer sa motion pour la radiation de certaines dispositions qui lui paraissent fâcheuses. Je crois être l'interprète du sentiment unanime de la Chambre en exprimant notre profond regret de l'indisposition dont souffre le président de la commission des chemins de fer. Depuis quelques années, je suis très assidu aux séances de ce comité, et parmi ceux qui n'étaient que rarement ou jamais absents, brillait le président du comité en question. Quelles que fussent ses vues, il les exprimait toujours sans crainte, et je crois être dans les bornes de la stricte vérité en affirmant que jamais il n'a manifesté le moindre esprit de parti au cours de la délibération d'aucune mesure soumise à ce comité. Ceux qui me sont le mieux connus d'entre les membres de ce comité sont unanimes à approuver sa conduite comme président. Il est resté pleinement à la hauteur de ces prédécesseurs dans l'exécution de ces importants devoirs, car, monsieur l'Orateur, c'est là une charge importante.

Le président du comité des chemins de fer, peut-être le plus nombreux et un des plus importants, sinon le plus important, des comités de la Chambre, est parfois chargé d'une tâche très difficile et délicate à remplir. Avant qu'il quitte la Chambre pour prendre un repos dont il a grand besoin, je vais profiter de cette occasion pour lui exprimer ce qui est, j'en suis sûr, le sentiment de tous les membres de la députation, et lui assurer que ses efforts ont été pleinement appréciés par la Chambre, et j'en ai la confiance, par le pays. Si j'avais à lui faire un reproche, ce serait d'être resté à son poste trop longtemps. C'est, dans notre Dominion, un exemple de dévouement au devoir qui fixe l'attention de tous les membres de la Chambre comme de tout le peuple canadien, et d'une valeur toute particulière à un moment où il se trouve tant de gens disposés à prétendre que l'homme politique n'est mû que par des motifs inavouables, et n'est pas sincère dans ses professions de dévouement à la chose publique. On ne contestera pas, je pense, que l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) n'aurait pas donné à ses affaires particulières l'attention qu'il a donnée aux affaires publiques en cette Chambre depuis quelques semaines. Il est resté fixé à son poste plus

longtemps qu'il n'était sage pour lui de le faire, et notre sincère espoir c'est que, après avoir pris un repos dont il a grand besoin, il puisse goûter les joies de la vie de famille dans la plénitude d'un regain de santé.

Le projet de loi qu'il a discuté cet après-midi avec tant de clarté soulève une question délicate et qu'on ne saurait solutionner au pied levé. Ceux d'entre nous qui n'étaient pas présents aux séances du comité, nous ne comprenons peut-être pas la situation aussi clairement que nous la comprendrons une fois que l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) aura exposé ses vues. Quant à moi, je suis presque assez téméraire pour me flatter de comprendre la mesure, comme elle n'est que la répétition de plusieurs autres dont j'ai dû m'occuper précédemment. La ville de Toronto, comme tous grands centres de population, a ses problèmes et ses difficultés à résoudre. Il me semble parfois que ses représentants cherchent à les résoudre trop exclusivement en conformité d'intérêts locaux et sans tenir suffisamment compte des nécessités des transports dans le Dominion. Mais ce n'est pas mon dessein de critiquer. Nous avons entendu la déclaration du président du comité des chemins de fer, et nous ne devrions pas l'obliger, en outre, à répondre à des questions. Nous pourrons pleinement tenir compte de ses raisons lorsque la question nous sera soumise pour règlement final, et je propose que rapport soit fait de l'état de la question, en attendant que nous la discutions ultérieurement.

M. GUTHRIE: Avant que la proposition soit mise aux voix, je ferai observer qu'une heure seulement est accordée pour la délibération des bills d'intérêt privé demain soir, et celui-ci pourra soulever beaucoup de discussion. Il est d'un intérêt très grand pour les comtés de Halton, Waterloo, Peel, Wellington et plusieurs autres, et la situation n'est pas ordinaire. Je tiens à seconder aussi énergiquement que possible la motion du président du comité des chemins de fer pour la radiation de l'article 7. Actuellement, la voie est nivelée à partir de la limite ouest de Toronto jusqu'à (et à travers) Guelph, sur un parcours de 50 milles. En outre, le tracé a été établi et les expropriations exécutées jusqu'à Berlin. En certains endroits même les rails ont été posés. De fortes sommes ont été dépensées, mais tout cela aura été fait en pure perte, si on ne nous permet pas de pénétrer dans la ville de Toronto. A maintes reprises, lorsque je suis retourné chez moi, au cours de la présente session, on m'a demandé où en était cette affaire; et tout en reconnaissant l'opportunité d'accorder à la ville de Toronto une protection raisonnable pour ses rues, je crois que nous sommes dans l'espèce en mesure d'invoquer un droit de propriété ou des droits acquis. J'espère que lorsque le bill reviendra sur le tapis, nous serons mis à même de le discuter librement et à fond, car les gens établis hors de Toronto sont désireux d'avoir accès à cette ville, et, à mon avis, Toronto n'a pas le droit de se refuser à pareille demande.

M. J. D. REID: Je propose que le comité lève sa séance et fasse rapport de l'état de la question.

M. LANCASTER: Je désire donner un mot ou deux d'explication quant à trois ou quatre autres articles du bill, à moins que le comité ne préfère les adopter sur ma simple déclaration qu'ils sont acceptables. Les autres articles sont les dispositions réglementaires relativement aux municipalités, dispositions qu'on a simplement adaptées au présent bill, afin d'assurer à la ville de Toronto et à toute autre municipalité une ample protection en ce qui regarde leurs chemins publics, contre les empiètements des lignes télégraphiques et téléphoniques, comme de celles destinées à la distribution de la force électrique et choses de cette nature.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AU BREVET D'INVENTION DE RUDOLPH GOLDSCHMIDT.

La Chambre passe de nouveau en comité à l'examen du bill (n° 135), déposé par M. Fripp, relativement à un certain brevet d'invention de Rudolph Goldschmidt.—M. Blain président.

Sur l'article 1er (autorisation de varier les conditions de manufacture, etc., au Canada).

M. BURRELL : Il s'agit d'un brevet d'invention utilisant la télégraphie sans fil. Il n'a pas été placé sous le régime obligatoire créé par un article de la loi des brevets d'invention, et la période de validité du brevet est expirée en février 1912. Il a fallu un grand nombre d'années pour parfaire cette invention et l'amener au point où elle devenait utilisable. Elle a coûté beaucoup d'argent, et maintenant elle est rendue au point où elle peut être exploitée profitablement dans tout l'univers. Le pro-

jet de loi a été délibéré assez longuement au Sénat, et ce corps en est venu à la conclusion qu'il devrait être mis sous le régime de la clause obligatoire de la loi des brevets d'invention. L'achèvement de ce projet de loi a été entravé quelque temps, parce que ce brevet se trouve mêlé plus ou moins avec les brevets Marconi pour la télégraphie sans fil. Le Gouvernement a le droit d'utiliser ces inventions, et nous n'étions pas très sûrs s'il y avait lieu d'exempter ce brevet de l'application de ce droit d'utilisation par le Gouvernement. En conséquence, le département présenta une objection. Cette objection n'existe plus, les intéressés ayant reconnu que cette invention doit être comprise dans la liste générale des brevets Marconi et que le Gouvernement a le droit de s'en servir. Quant aux départements de l'Agriculture et de la Marine et des Pêcheries, ils n'ont pas de raison de s'opposer à l'adoption de ce projet de loi.

(Rapport est fait du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

ADOPTION DU BILL DE LA COMPAGNIE "FREDERICTON AND GRAND LAKE COAL AND RAILWAY."

La Chambre passe en comité à l'examen du bill (n° 109), déposé par M. Fowler, relatif à la compagnie "Fredericton and Grand Lake Coal and Railway."

Sur l'article 1er (déclaration).

M. LANCASTER : Ce projet de loi a été entièrement refondu. On l'a déposé sans se rendre le moindrement compte, apparemment, de la législation nécessaire pour atteindre le but désiré. On a déposé un bill nous demandant de déclarer à l'avantage général du Canada un certain chemin de fer provincial du Nouveau-Brunswick, et ensuite de permettre à la compagnie de se fusionner avec une autre compagnie aux termes de l'article 361 de la loi des chemins de fer.

Cela me frappe à première vue qu'il doit exister quelque raison afin de nous induire à abolir une franchise octroyée par la province du Nouveau-Brunswick, et une franchise tou tà fait particulière, je dois l'avouer, et à changer en une loi fédérale un acte privé de la législature du Nouveau-Brunswick, comme je n'en ai encore jamais vu, sous un grand nombre de rapports, dans le domaine de la législation fédérale. J'ai déclaré aux promoteurs du projet de loi: Ou vous devez essayer de faire insérer dans le bill tels pouvoirs que nous voulons vous voir acquérir, ou vous devez me dire franchement le but que vous poursuivez. Il semblerait que tout ce qu'ils désiraient, c'étaient de fusionner ces lignes de chemins de fer sous l'empire de l'article 361 et des articles suivants de la loi des chemins de fer, de sorte que j'ai fait faire une refonte du bill, avec le résultat que nous faisons disparaître la clause à l'effet d'acquérir ce chemin de fer et de l'exploiter dans l'intérêt public, et nous permettons à cette voie ferrée des droits duquel nous sommes les gardiens et sur lequel nous devons exercer un contrôle, c'est-à-dire le Pacifique-Canadien, de prendre un bail sous le régime des clauses de la loi des chemins de fer concernant le fusionnement.

M. GRAHAM: Si j'ai bien compris, quels que soient les pouvoirs que possède cette compagnie, elle les détient de la législature du Nouveau-Brunswick.

M. LANCASTER: Certainement.

M. GRAHAM: La législature peut conférer à la compagnie tous les pouvoirs qu'elle voudra. Quant à nous, nous accordons à la compagnie du Pacifique-Canadien l'autorité nécessaire pour exécuter sa part du contrat que désire conclure cette autre compagnie.

M. LANCASTER: Evidemment; et l'autre compagnie doit se procurer les pou voirs dont elle a besoin des autorités dont elle relève.

M. EMMERSON: Est-ce que cela aura pour résultat de la placer sous la juridiction de la commission des chemins de fer?

M. LANCASTER: Le bail devra être sanctionné par la commission des chemins de fer, en vertu des dispositions de l'article 361 et des suivants de la loi des chemins de fer. Nous déclarons que la commission des chemins de fer peut approuver un marché de cette nature, si les parties en cause se conforment à la loi. Mais, il est évident, comme le déclare l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), que le marché ne peut être valable de la part des bailleurs, à moins qu'ils n'aient obtenu l'autorisation de leur gardien, qui est la législature du Nouveau-Brunswick.

M. EMMERSON: Je voudrais bien savoir si, en vertu de la mesure proposée, la compagnie est placée sous la juridiction de la commission des chemins de fer du Canada. Si j'ai bien saisi, la législature du

Nouveau-Brunswick a accordé la personnalité civile à la compagnie. Le chemin de fer a été construit et depuis le Pacifique-Canadien l'a affermé, et cette dernière compagnie cherche maintenant à faire adopter une loi qui sanctionne la transaction. Je me suis laissé dire que l'on se propose d'adopter cette voie ferrée sous le nom de la "Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Company."

En réalité, c'est le Pacifique qui exploitera l'entreprise. Y a-t-il quelque chose dans cette loi qui donne à la commission des chemins de fer le pouvoir d'exercer un contrôle quant aux prix que l'on demandera sur cette voie ferrée pour le transport?

M. LANCASTER: Dans mon opinion, la loi contient un article qui donne parfaitement ce droit à la commission des chemins de fer. La loi des chemins de fer ne laisse pas de doute sur ce point-là.

M. GRAHAM: A mon avis, la compagnie tombe sous la juridiction de la loi, et non sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. EMMERSON: C'est là une question de la plus haute importance, que cette voie ferrée soit exploitée sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. LANCASTER: C'est également l'opinion des autorités du Pacifique-Canadien, puisqu'elles se soumettent à cette clause.

M. EMMERSON: Cette voie ferrée est exploitée en rapport avec les houillères du comté de Queen. Elle fait raccordement avec un autre chemin de fer autrefois connu sous le nom de chemin de fer du Centre du Nouveau-Brunswick, qui se relie à son tour à l'Intercolonial à Moncton, dans le comté de King. A l'avenir, le réseau se prolongera grâce à la voie de l'Intercolonial jusqu'à Minto, en passant par Chipman, et de là jusqu'à Fredericton. Je n'ai pas assisté à la séance du comité des chemins de fer, où l'on a étudié ce projet de loi, et je voudrais que l'on me donnât des assurances que ce chemin de fer sera sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. LANCASTER: La seule assurance que je puisse donner à mon honorable ami, c'est mon opinion, et je ne la donne pas "ex cathedrâ". Cependant, c'est aussi l'opinion des autorités du Pacifique, qui sont les promoteurs de ce bill. La compagnie du Pacifique ne peut obtenir de bail à moins qu'elle ne s'y fasse autoriser par le Parlement. Du moment qu'elle aura obtenu l'autorisation nécessaire, elle concluera un marché et le soumettra à l'approbation des membres de la commission des chemins de fer, lesquels en vertu des articles 361, 362 et les suivants de la loi des chemins de fer, ont l'autorité suffisante pour déclarer que dans leur opinion, c'est un marché convenable à conclure entre le Pacifique et cette compagnie. Dans mon humble opinion—et elle est appuyée par des décisions aussi bien que par les termes mêmes de la loi,—du moment qu'un chemin de fer autorisé par le Dominion fait circuler des convois sur les voies d'une autre compagnie, que ce soit en vertu d'un bail ou autrement, il tombe par le fait même sous la juridiction de la commission des chemins de fer.

M. EMMERSON: Supposons que le Pacifique-Canadien continue à exploiter cette voie ferrée sous le nom de: la "Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Company", et que le nom du Pacifique n'apparaisse pas publiquement en rapport avec le trafic de ce chemin de fer, de quelle façon la commission des chemins de fer pourrait-elle s'y prendre afin d'avoir juridiction sur les prix de transport qu'établirait la Fredericton Grand Lake Coal and Railway Company?

M. LANCASTER: N'importe quelle municipalité ou n'importe qui possédant des intérêts dans les localités que traverse cette voie ferrée n'auraient qu'à s'adresser à la commission des chemins de fer, et à dire: Vous êtes au fait que le Pacifique-Canadien a affermé cette voie ferrée et l'exploite, et que le trafic est transporté par cette compagnie. Du moment que ces faits sont établis, la commission des chemins de fer aurait tout de suite juridiction pour intervenir. La commission s'assurerait aussitôt que c'est le Pacifique qui exploite le chemin de fer.

M. EMMERSON: Je ne sais pas du tout si oui ou non on a discuté cette question devant le comité des chemins de fer. Si elle y a été soulevée, je retire toute opposition contre la mesure. Cela me satisferait si le comité, après avoir étudié le sujet, en était venu à la conclusion qu'en vertu du bail l'exploitation de la voie ferrée tombe sous la juridiction de la commission des chemins de fer. Il est possible que mon honorable ami sache que ce point a été étudié devant le comité des chemins de fer.

M. LANCASTER: Je croyais vous l'avoir dit. Voici ce qui s'est produit. J'ai fait

observer, comme je l'ai dit au début de mes remarques, qu'il était tout simplement ridicule pour le Pacifique de nous demander la permission d'acquérir cette voie ferrée en invoquant l'intérêt public du Canada. J'ai eu plusieurs conférences à ce propos avec l'avocat de la compagnie du Pacifique. Finalement, je lui dis: "Faites-moi connaître le but que vous désirez réellement atteindre, et je vais vous aider à l'atteindre convenablement." Il me répondit: "Nous voulons tout simplement obtenir un bail en vertu des clauses de la loi des chemins de fer concernant le fusionnement". Je retorquai: "Si vous exploitez cette voie ferrée, vous tomberez sous la juridiction de la commission des chemins de fer". Alors, il déclara qu'il allait consulter l'avocat en chef de la compagnie, à Montréal, à ce sujet. Après l'échange de plusieurs correspondances, la compagnie consentit finalement à accepter cette clause. Pour ma part, je n'ai aucun doute à ce propos, mais je ne veux pas imposer mon opinion à la Chambre. La compagnie du Pacifique-Canadien est convaincue que, du moment qu'elle se livrera à l'exploitation de cette voie ferrée, elle tombera sous la juridiction des commissaires des chemins de fer.

M. GRAHAM: Quelle est l'opinion qui a prévalu devant le comité des chemins de fer?

M. LANCASTER: On s'est rangé à mon avis, en autant que j'ai pu en juger.

(Article adopté.)

Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.

2e LECTURE.

Du bill (n° 156) déposé par M. Middlebro, tendant à faire droit à Frédéric Joseph Campbell.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles on a répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque.)

LES PIONIERS DE LA COLONIE DE LORD SELKIRK.

M. PROULX demande:

Le Gouvernement ou le département de l'Intérieur a-t-il l'intention de se prévaloir de la loi de la prescription à l'encontre des droits des colons du Manitoba qui formaient partie des pionniers de lord Selkirk, et qui ont été privés des moyens de faire reconnaître leurs droits civils par suite de ce que la couronne n'a pas assumé la garde des registres des terres et des documents d'Etat compris dans la succession de lord Selkirk, de 1812 à 1835, lors du transfert de cette région au Canada en 1870?

M. ROCHE: Le ministre de l'Intérieur ne reconnaît pas d'autres droits aux pionniers de la colonie de lord Selkirk, au Manitoba, et il ne sache pas que ces colons aient été privés des moyens de protéger leurs droits civils. Le département n'a nullement l'intention d'adopter une loi de prescription à ce sujet.

LES FOURNITURES AU COLLEGE ROYAL MILITAIRE DE KINGSTON.

M. PROULX demande:

1. MM. C. Livingston & Bros., de Kingston, ont-ils jamais conclu un contrat avec le gouvernement pour la fourniture d'effets d'habillements et autres articles militaires au collège militaire royal, de Kingston (Ont.)?
2. Dans l'affirmative, quelle était la date de ce contrat et quelle devait être sa durée?
3. Le contrat est-il actuellement en vigueur?
4. Dans la négative, à quelle date a-t-il pris fin, et pour quelle raison?

M. HUGHES:

1. Oui.

2. Le contrat est daté du 9 avril 1911 et devait demeurer en vigueur jusqu'au 30 juin 1915, et après cela d'année en année. Il était terminable au 30 juin d'une année quelconque, après 1914, pourvu que l'une ou l'autre partie donnât six mois d'avis à cet effet. Une autre condition du contrat, c'est qu'il pourrait être résilié à un moment quelconque, si les stipulations du traité n'étaient pas observées.

3. Non.

4. Il devint caduc, à dater du 1er avril 1912; résilié par lettre de cette date adressée à Charles Livingstone; et confirmée par décret du conseil du 30 mai 1912.

VENTE DE SPIRITUEUX AUX INDIENS.

M. LEMIEUX demande:

1. Quelles amendes ont été perçues de l'agence indienne des Sept-Iles (Québec), pour vente de liqueurs aux Indiens de la réserve des Montagnais, pendant les années 1912, 1913 et 1914?
2. De qui ces amendes ont-elles été perçues?

M. ROCHE:

Voici les amendes perçues de l'agence indienne des Sept-Iles (Québec) pour vente de boissons alcooliques aux Indiens, durant les années 1912, 1913 et 1914.

1912: Rien.

1913: Noël Mainville, $50; Samuel Lafontaine, $100; Mme Jos. Lapointe, $700; Alfred Marquis, $50; Wm. Robichaud, $50; A. J. Vennette, $100; Jos. Perrault, $200; Pierre Mainville, $50; Phil Ferguson, $50; Thos. Lavallée, $50; Everald Boudreau, $50.

Total, $1,450.

1914: Rien.

2. Des personnes ci-haut dénommées.

LE COLLEGE NAVAL D'HALIFAX.

M. SINCLAIR demande:

1. Le département du Service naval a-t-il publié de nouveaux règlements au sujet de l'administration interne du collège naval à Halifax (N.-E.)?

2. S'il en est ainsi, en vertu de ces règlements, les parents ou tuteurs des cadets qui suivent les cours de ce collège sont-ils tenus, à l'avenir, d'affirmer par écrit que leur fils ou pupille s'enrôlera dans le service de la marine militaire en quittant ce collège?

M. HAZEN:

1. Oui.

2. Oui, dans la réserve. Ces règlements ont été publiés dans la "Gazette du Canada", le 25 avril 1914 et le texte en a été déposé sur le bureau de la Chambre.

LA POSTE RURALE A LA GARE DE SAINT-ARMAND.

M. KAY demande:

1. Combien de fois a-t-on demandé des soumissions pour la route postale rurale n° 2, station Saint-Armand, comté de Missisquoi?

2. Quels ont été les noms des soumissionnaires, chaque fois, et quel était le montant mentionné dans chaque soumission?

3. L'entreprise pour cette route a-t-elle été adjugée? Dans l'affirmative, quand le service commencera-t-il?

M. PELLETIER:

1. On n'a fait qu'un seul appel à la concurrence publique pour cette route.

2 et 3. Les arrangements contractuels pour cette route et pour le service des bureaux de postes des gares de Philipburg et de Saint-Armand, qui doivent s'effectuer avant l'établissement de la route postale, ne sont pas encore terminés. Le renseignement sera donné quand la question aura été réglée et le contrat légalisé.

REMBOURSEMENT DES DEPOSANTS DE BANQUE.

*M. LEMIEUX demande:

Le gouvernement a-t-il l'intention de rembourser les déposants de la banque Ville-Marie, de la banque de Saint-Jean et de la banque du Peuple?

M. W. T. WHITE: Non.

POSTE RURALE DE TATAMAGOUCHE ET DE BRULE.

M. MACDONALD demande:

1. Une route postale rurale a-t-elle été établie entre Tatamagouche et Brûlé, comté de Colchester?

2. A-t-on demandé des soumissions pour le transport des dépêches?

3. Dans la négative, demandera-t-on des soumissions?

4. Quelle est la personne qui transporte actuellement les correspondances et quelle rémunération reçoit-elle pour ce service?

M. PELLETIER:

On a demandé l'établissement d'un service de tournée rurale, de Tatamagouche (N.-E.) à Waldegrave, Brûlé, (ou Brûlé Shore) et Sandville. La question est à l'étude, et en attendant la fin de l'enquête et le rapport de l'inspecteur, le ministre des Postes ne saurait dire si ce service sera autorisé.

2, 3 et 4. La réponse au n° 1.

LES INDIENS DU COMTE DE KING (N.-E.).

M. KYTE demande:

1. Combien y a-t-il d'Indiens dans le comté de King (N.-E.)?

2. Dans quelles parties du comté se trouvent-ils et quel en est le nombre?

3. Combien y avait-il d'Indiens demeurant dans le comté de King en 1901 ou en 1902; dans quels districts se trouvaient-ils alors, et quel en était le nombre?

4. Quel était le médecin chargé de prendre soin des Indiens dans le comté de King (N.-E.), avant 1911, et quels émoluments annuels recevait-il à ce titre?

M. ROCHE:

1. Quatre-vingt-treize.

2. Les Indiens du comté de King occupent des réserves dans les endroits suivants, mais il n'y a pas de statistique indiquant le nombre occupant chaque réserve: Aylesford, Berwick, Bishopville, Blue-Mountain, Brooklyn Corner, Cambridge, Gasperaux, Kentville.

3. Soixante-quatorze en 1911; Kentville 20, Berwick 10, Blue-Mountain 6, Greenland 6, Middleton 10, Kingston 7, Gaspereaux 10, Black-Rock 5.

4. H. Jacques, M. D., rémunération annuelle de $50.

LES SERVICES D'ALFRED BISHOP.

M. KYTE demande:

1. A quelles conditions peut-on obtenir les services d'Alfred Bishop, de la station agronomique d'horticulture de Kentville, dans le but de donner des conférences devant des réunions de cultivateurs en Nouvelle-Ecosse?

2. Sur quels sujets spéciaux d'agriculture ou d'horticulture Alfred Bishop a-t-il la compétence voulue pour donner des conseils aux cultivateurs?

3. Entre la date de sa nomination et le 31 mars 1914, quelles conférences publiques Alfred Bishop a-t-il données?

4. Quand on a besoin des services de ce conférencier, le département de l'Agriculture en tient-il compte d'après l'ordre dans lequel les demandes à cet égard sont reçues?

5. Depuis sa nomination, quelles demandes a-t-on présentées au département ou à quelque fonctionnaire de ce département pour obtenir les services d'Alfred Bishop à titre de confé-

rencier ou d'instructeur en matière d'agriculture ou d'horticulture?

6. Qui a autorisé Alfred Bishop à consacrer son temps, en septembre et octobre 1913, à diriger une élection municipale dans le comté de King?

7. Combien a-t-on retranché des appointements d'Alfred Bishop pour le temps qu'il a consacré à diriger une élection municipale dans le comté de King en 1913?

8. Est-ce que suivre les séances des cours des reviseurs fait partie de ses attributions?

9. A-t-on retranché une partie de ses appointements pour le temps qu'il a passé à suivre le travail des cours des reviseurs?

10. A qui Alfred Bishop doit-il s'adresser pour obtenir congé d'absence de son poste?

11. Le département va-t-il déposer devant la Chambre toute la correspondance relative à Alfred Bishop avant et depuis sa nomination?

M. BURRELL: Sur demande présentée au surintendant, M. W. S. Blair. Ces services sont rendus gratuitement aux sociétés en question. Il faut ajouter que les contremaîtres de stations agronomiques ne figurent pas parmi les fonctionnaires techniques et il arrive assez rarement qu'on leur confie pareilles missions.

M. Bishop est le contremaître de la station agronomique de Kentville et à ce titre il n'est pas nécessairement expert ou spécialiste en matière d'agriculture ou d'horticulture.

3. Nulle conférence dans la mesure où le département en est informé.

4. Il ne sera pas fait droit aux demandes de service de M. Bishop à titre de conférencier.

5. Aucune.

6. M. Bishop a demandé au surintendant, M. Blair, un jour de congé, le 22 octobre 1913, pour vaquer à ses affaires personnelles. Ses autres absences au cours de septembre et d'octobre n'étaient pas autorisées.

7. On n'a rien retranché des appointements de M. Bishop pour absence, en 1913.

8. Non.

9. On n'a rien retranché des appointements de M. Bishop pour absence à un titre quelconque.

10. Au surintendant, M. W. S. Blair.

REVOCATION.

M. TOBIN demande:

1. J. R. Denison, directeur de la poste à Richmond (Québec), a-t-il été destitué? Dans l'affirmative, pour quelle raison?

2. Une enquête a-t-elle eu lieu? Dans l'affirmative, par qui a-t-elle été faite, et M. Denison a-t-il eu la faculté de se défendre? Dans la négative, pourquoi?

3. Un nouveau directeur de la poste a-t-il été nommé? Dans l'affirmative, quel est son nom, et qui a proposé sa nomination?

[M. Kyte.]

M. PELLETIER:

1. Oui. La gestion du bureau laissait fort à désirer.

2. On avait porté de graves plaintes au sujet de l'administration du bureau et une enquête officielle eut lieu. Le rapport de l'inspecteur tendait à prouver que le besoin d'un changement de directeur s'imposait.

3. Le ministre des Postes a donné instruction de nommer un nouveau directeur de la poste. Son nom est William E. McIver.

M. SINCLAIR demande:

1. Au sujet de la réponse donnée le 20 avril aux questions relatives à la destitution de Charles McPherson, directeur de la poste à North-Riverside, comté de Guysboro; et aussi, au sujet d'une lettre reçue par le directeur de la poste d'un fonctionnaire du département des Postes énonçant qu'une accusation d'ingérence politique avait été portée contre le directeur de la poste. Quel est le nom de la personne ou des personnes qui ont porté plainte?

2. Quelle est la date de la plainte?

3. Qui a été nommé pour remplacer le révoqué?

4. Qui a proposé son successeur?

M. PELLETIER:

Il ne s'agissait nullement de griefs contre le directeur de la poste. La question qui se posait devant le département, c'était de savoir s'il maintiendrait ou annulerait une nomination faite par un gouvernement après avoir été battu.

MOTIONS ADOPTEES SANS DEBAT.

La Chambre ordonne sans débat le dépôt des documents suivants:

M. Marcil.—Copie de toute la correspondance échangée entre le département du Revenu de l'intérieur et feu J. A. Mousseau, A. M. Caldwell, de New-Carlisle (Qué.), et David Champoux, de Campbellton (N.-E.), ou Restigouche (Qué.), se rapportant à la destitution d'Arthur B. Caldwell, sous-inspecteur des poids et mesures pour le district de Québec.

M. Henderson.—Etat donnant le nombre de polices ou certificats d'assurance à terme, renouvelables tous les six mois, émis par la "Federal Life Assurance Company of Canada" et actuellement en vigueur, ainsi que les noms et les adresses postales des porteurs desdites polices ou certificats d'assurance.

M. Lemieux.—Etat donnant les noms des 82 soumissionnaires pour le transport des malles entre la Baie Saint-Paul et la Malbaie, comté de Charlevoix, et le montant mentionné dans la soumission dans chaque cas.

M. MacNutt.—Copie de toute correspondance par ou avec le département des Travaux publics ou celui des Postes concernant une demande ou des demandes pour la construction d'un édifice public à Melville, province de la Saskatchewan.

M. Tobin.—Copie de toutes plaintes et autres documents concernant la destitution de J. R. Denison, maître de poste à Richmond, Québec, et la nomination de son successeur.

M. Chisholm.—Copie de tous télégrammes, correspondances, plaintes, feuilles de paie, pièces justificatives et tous autres documents se rattachant en quelque manière à la dépense de $500, en 1913, pour le quai de Finlay-Point, comté d'Inverness.

M. Sinclair.—Copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, pétitions, y compris les signatures, et tous autres documents en la possession du ministère du Commerce ou du ministre, ou en la possession du premier ministre, concernant toute requête adressée entre le 1er novembre 1913 et la date actuelle, par des personnes de la Nouvelle-Ecosse demandant l'aide du gouvernement pour le transport du poisson frais entre des ports de la Nouvelle-Ecosse et des Etats-Unis.

M. Lemieux.—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, comptes et reçus concernant des avances faites à la bande de sauvages Montagnais par l'entremise de l'agence des Sept-Iles, Québec.

LA FANFARE DU ROYAL CANADIAN.

M. KYTE: Je tiens à attirer l'attention de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense sur une communication que je viens de recevoir, disant que la fanfare du Royal Canadian a paradé dans les rues d'Halifax en grand uniforme samedi soir afin de célébrer l'élargissement d'un certain monsieur condamné à quelque temps de prison pour mépris de la législature de la Nouvelle-Ecosse.

M. l'ORATEUR: J'estime que l'honorable député enfreint le règlement.

M. KYTE: Je désire demander à l'honorable ministre. . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

SEANCES DU MATIN.

M. BORDEN propose:

Qu'à partir de mardi prochain, 5 courant, et jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunisse à onze heures du matin et qu'en plus de la suspension ordinaire à six heures du soir, il y ait une suspension de une heure à trois heures de l'après-midi.

Sir WILFRID LAURIER: Je reconnais qu'à cette période de la session chacun désire faire autant de progrès que possible en vue de la prorogation, mais je demande à mon très honorable ami de ne pas insister aujourd'hui sur l'adoption de sa motion. Dès que nous serons renseignés sur les actes législatifs que l'on doit présenter, nous serons prêts à voter cette résolution, mais pas auparavant. Si mon très honorable ami veut hâter la besogne et déposer toutes les lois qu'il a l'intention de présenter, nous ferons notre possible pour hâter la marche des travaux.

M. BORDEN: Je tiens à donner l'assurance à mon très honorable ami que j'ai fait de mon mieux. Mais comme son observation est assez juste, je n'insisterai pas sur ma motion aujourd'hui. Je m'efforcerai de faire comprendre aux ministres l'importance de déposer tous les projets de loi.

(La motion reste en suspens.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU DRAWBACK SUR LE FER EN GUEUSE.

Sur motion de l'honorable W. T. White (ministre des Finances), la Chambre siège en comité pour l'étude de la résolution suivante:

La Chambre décide que le Gouverneur en conseil peut, sous l'empire de règlements édictés à cette fin, accorder, sur l'exportation d'articles fabriqués en Canada et dans la manufacture desquels entrera du fer en gueuse importé en Canada mêlé à du fer en gueuse préparé en Canada, une remise de droit égale au droit payé, moins les déductions qui auront pu être faites selon ce qui est déterminé dans ces règlements, sur tout le fer en gueuse importé et utilisé par le fabricant desdits articles dans la fabrication des articles exportés et autres articles, et cette remise de droit peut être computée sur la quantité totale de fer en gueuse, y compris le fer en gueuse préparé comme susdit, utilisé dans la fabrication des articles ainsi exportés.

M. GRAHAM: Le ministre voudrait-il expliquer seulement en quoi consiste ce changement?

M. WHITE: Dans le discours du budget, j'ai expliqué les raisons qui imposent l'adoption de cette loi, mais j'ai préparé une déclaration brève qui est ainsi conçue:

Le but de cet amendement est de permettre le paiement d'un drawback sur la gueuse de fer utilisée dans les articles exportés, mais sans excéder le poids importé et soumis aux droits.

Dans la manufacture d'un même article pour l'exportation et pour la consommation intérieure, s'il est impraticable de séparer les fontes de fer importées et celles du pays, de façon à n'employer que la gueuse de fer étrangère dans l'article exporté et celle du pays dans le même article destiné au marché intérieur.

L'amendement proposé a pour but de permettre le paiement du drawback sur le poids du fer en gueuse utilisé dans l'article exporté, sans dépasser la quantié importée sur laquelle le droit a été payé.

L'article 288 de la loi des douanes qui est modifié est ainsi conçu:

Le Gouverneur en conseil peut, en vertu des règlements passés à cet effet, accorder, lors de l'exportation des produits qui ont été importés au Canada et sur lesquels les droits de douane ont été payés, un drawback égal aux droits ainsi payés, sauf telle déduction qui est prescrite dans ces règlements.

Dans l'application de cette disposition relative à ce drawback, le département des Douanes s'est trouvé en présence d'une difficulté de laquelle il résulte qu'il est de l'intérêt des manufacturiers canadiens qui fabriquent pour l'exportation et pour le marché intérieur d'acheter tout leur fer en gueuse à l'étranger. Je ferai mieux comprendre cela à la Chambre en prenant un exemple pratique. Admettons qu'un fabricant d'articles dans lesquels entre du fer en gueuse pour le marché intérieur et pour l'exportation ait besoin de 30,000 tonnes de fer en gueuse pendant l'année pour toute sa fabrication destinée à l'intérieur et à l'extérieur. Disons qu'il achète 10,000 tonnes aux Etats-Unis et 20,000 tonnes de fonte de fer sur le marché intérieur. Il a le droit fer en gueuse qui entre dans ses produits à un drawback sur les droits payés pour le d'exportation, soit 10,000 tonnes. Le département des Douanes ne lui accorde pas un drawback égal au montant des droits qu'il a payés sur les 10,000 tonnes de fer en gueuse importées des Etats-Unis, parce qu'il prétend que dans la fonte de ses articles manufacturés pour l'intérieur et l'exportation, il a mélangé le fer en gueuse du pays et celui de l'étranger dans la proportion de un à deux. Il ne lui accorde donc qu'un tiers des droits qu'il a payés sur les 10,000 tonnes de fer en gueuse importées sous la condition du drawback; c'est-à-dire qu'il lui accorde le droit payé sur 3,333 tonnes seulement bien qu'il ait fondu 10,000 tonnes de fer en gueuse américain et qu'il ait importé 10,000 tonnes de son produit manufacturé.

Il s'ensuit que le manufacturier dont nous nous occupons dit: Alors, j'achèterai tout mon fer en gueuse, les 30,000 tonnes, aux Etats-Unis, parce qu'il n'y aura pas de confusion dans les fontes; je peut acheter à aussi bon compte les 20,000 tonnes aux Etats-Unis qu'au Canada, de même que les 10,000 tonnes, par conséquent je les achèterai toutes aux Etats-Unis. Il reçoit un drawback pour les droits payés sur les 10,000 tonnes qui entrent dans la fabrication de ses produits pour l'exportation et il n'y a plus de discussion sur le mélange des métaux dans la fonte. Ce sujet a été soumis à notre attention par les compagnies de métallurgie de fer et d'acier du Canada. Elles ont dit—et il n'y a aucun doute sur ce point—qu'en raison de l'application de l'article relatif au drawback par le département des Douanes dans le passé, elles n'avaient pas pu vendre de fer en gueuse aux manufacturiers qui s'en servent dans leur fabrication; ils ont demandé que l'on fasse ce changement permettant de payer une remise de droit pour tout le montant de fer en gueuse importé, pourvu que ce drawback n'excède pas le montant total du droit payé sur le fer en gueuse importé par un manufacturier et entrant dans son produit exporté.

M. EMMERSON: Quel est le tarif sur le fer en gueuse importé au Canada?

M. WHITE: Deux dollars et demi, tarif général.

M. EMMERSON: Terre-Neuve est-elle comprise dans le tarif de préférence britannique?

M. WHITE: La préférence britannique sur le fer en gueuse est de $1.50.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre peut-il me donner les règlements tels qu'ils existent maintenant?

M. WHITE: Je n'ai pas les règlements sous les yeux, mais je peux dire...

M. MACLEAN: Si des produits fabriqués au Canada et exportés sont faits de fer en gueuse importé, alors il y a une remise. Cette remise est-elle applicable seulement aux produits faits au Canada et exportés d'ici et dans lesquels il entre du fer en gueuse de l'étranger?

M. WHITE: Oui.

M. MACLEAN: La remise ne s'applique pas aux produits fabriqués et vendus au Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Comme mon honorable ami l'a dit, l'explication est très technique. Il est entendu que le manufacturier qui achète 10,000 tonnes de fer en gueuse aux Etats-Unis reçoit le drawback, si le département est sûr que ces 10,000 tonnes entrent dans la fabrication des produits qu'il exporte.

M. WHITE: Mon très honorable ami expose les faits assez exactement, bien que peut-être il généralise.

J'ignore si mon honorable ami approuve ou non cette résolution, mais il comprend très bien ce qui arriverait dans le cas contraire. Avec le tarif actuel, l'industriel achète tout son fer en gueuse aux Etats-Unis et s'il exporte dix mille tonnes d'articles fabriqués avec du fer en gueuse, il obtient une remise des droits qu'il a payés sur dix milles tonnes. Naturellement, s'il achète aux Etats-Unis les trente mille tonnes dont il a besoin, il n'utilise pas le fer en gueuse canadien. On me dit que la compagnie Massey-Harris et l'International Harvester Company achètent

leur fer en gueuse aux Etats-Unis, depuis des années.

Sir WILFRID LAURIER: Si la compagnie Massey-Harris achète aux Etats-Unis, ce n'est certainement pas dans le but d'obtenir une remise, car elle l'obtient sur le minerai canadien et sur le minerai étranger.

M. WHITE: Prenons le cas de l'International Harvester Company, d'Hamilton. Les représentants de cette compagnie et ceux de la Steel Company of Canada, m'ont expliqué que si la résolution concernant la remise des droits était modifiée, l'International Harvester Company achèterait une partie de son fer en gueuse de la Steel Company of Canada, dont les usines sont aussi à Hamilton. Mais tant que cette disposition du tarif ne sera pas changée, l'International Harvester Company trouve plus avantageux d'acheter son fer en gueuse aux Etats-Unis. A première vue, cette résolution peut paraître préjudiciable aux forges et aux aciéries canadiennes, mais il n'en est pas ainsi. Ce sont les propriétaires des aciéries qui ont demandé ce changement, et je crois que l'exemple que j'ai cité démontre clairement que le changement sera tout à l'avantage des forges et des aciéries du Canada, puisqu'il leur facilitera la vente de leurs produits aux industriels qui en ont besoin. La loi actuelle concernant la remise du droit est à leur désavantage.

M. MACDONALD: Si c'est le but que le ministre se propose, les explications qu'il vient de donner démontrent qu'il ne l'atteindra certainement pas.

M. WHITE: Pourquoi?

M. MACDONALD: Le ministre dit que le fabricant canadien qui importe 10,000 tonnes de fer en gueuse des Etats-Unis et achète en même temps 20,000 tonnes de fer en gueuse du Canada, et emploie ce fer dans la fabrication d'articles qu'il exporte, n'a pas droit à une remise sur les 10,000 tonnes qu'il a importées des Etats-Etats, mais seulement sur un tiers de cette quantité. Par le changement qu'il propose, le ministre encourage l'industriel canadien à importer son fer en gueuse des Etats-Unis.

M. WHITE: J'ai pris un cas hypothétique qui ne peut pas se présenter dans la pratique, vu la manière dont le tarif concernant la remise des droits est appliqué.

M. MACDONALD: Pourquoi le ministre ne prend-il pas un cas qui peut se présenter? Le cas hypothétique qu'il nous a donné réfute l'argument qu'il invoque en faveur de sa résolution.

M. WHITE: Si le fabricant achète 20,000 tonnes au Canada et 10,000 tonnes à l'étranger et n'obtient qu'une remise d'un tiers, cela peut paraître être un avantage pour les forges canadiennes, mais en réalité, les fabricants d'articles exportés trouvent plus avantageux d'acheter tout leur fer en gueuse aux Etats-Unis, et je répète que c'est ce que fait la compagnie Massey-Harris.

M. MACDONALD: Cette compagnie achetait autrefois son fer en gueuse de la Nova Scotia Company, dans le comté de Pictou. Elle prenait toute la production de ces forges, pour la fabrication des instruments aratoires.

M. ARTHURS: Le fer en gueuse?

M. MACDONALD: Le fer en gueuse et l'acier sur lesquels le tarif accorde une remise de droits. Mais depuis quelques années, la compagnie Massey-Harris achète son fer aux Etats-Unis et ne tient plus à utiliser le fer canadien. Je trouve étrange que cette compagnie, qui demande sans cesse à être protégée, ne porte pas le moindre intérêt aux producteurs de sa matière première. Elle fait tous ses efforts auprès du ministre des Finances actuel, comme elle faisait auprès du ministre des Finances précédent, pour pouvoir plus facilement acheter sa matière première à l'étranger.

Je désirerais avoir des explications claires et précises sur les résultats de cette nouvelle législation, dans la pratique. L'honorable ministre est forcé d'avouer que par le changement qu'il propose, l'industriel canadien pourra plus facilement et plus avantageusement acheter aux Etats-Unis tout le fer en gueuse dont il aura besoin; c'est du moins ce qui ressort des explications qu'il a données.

M. WHITE: Actuellement, l'industriel canadien achète son fer en gueuse aux Etats-Unis. Je veux qu'il ait intérêt à l'acheter ici.

M. MACDONALD: Le ministre a supposé le cas d'un industriel canadien qui achèterait un tiers de son fer en gueuse aux Etats-Unis et deux tiers au Canada. Cet industriel n'aurait droit qu'à une remise du tiers des droits qu'il aurait payés

sur les 10,000 tonnes de fer en gueuse; mais sous l'empire de la nouvelle résolution, il pourra se faire remettre tous les droits qu'il aura payés sur les 10,000 tonnes.

M. WHITE: Supposons que l'industriel achète 20,000 tonnes de fer en gueuse au Canada et 10,000 tonnes aux Etats-Unis et qu'il n'obtienne une remise que sur 3,333 tonnes; que fera-t-il l'année suivante? Après avoir acheté 10,000 tonnes aux Etats-Unis et 20,000 tonnes au Canada et n'ayant obtenu une remise que sur 3,333 tonnes, il fera exactement ce que font les industriels aujourd'hui; il se rendra compte qu'il est plus avantageux pour lui d'acheter tout son fer,—30,000 tonnes,—aux Etats-Unis.

M. MACDONALD: L'honorable ministre a enfin réussi à exposer clairement ce qu'il n'a pas pu expliquer il y a un instant. Il prétend maintenant que vu la manière dont la loi est administrée et interprétée, quant à la proportion de la remise à laquelle l'industriel a droit, ce dernier a trouvé préférable de faire tous ses achats aux Etats-Unis, pour éviter des ennuis.

M. WHITE: Exactement.

M. MACDONALD: A quels endroits, dans la province d'Ontario, fabrique-t-on du fer en gueuse et le vend-on aux industriels?

M. WHITE: A Hamilton.

M. MACDONALD: A Hamilton seulement?

M. WHITE: On fabriquait du fer en gueuse à Midland et on en fabriquait aussi, avec du charbon de bois, à Deseronto et à Parry-Sound. On fabrique également du fer en gueuse à Hamilton et au Sault-Sainte-Marie.

M. MACDONALD: Pour la vente?

M. WHITE: Oui.

M. DEVLIN: Comment le Gouvernement determine-t-il la quantité de fer en gueuse qui a été importée et qui est entrée dans la fabrication des différents articles exportés? S'en rapporte-t-il aux fabricants?

M. WHITE: Un fonctionnaire de la douane visite les usines de l'industriel qui réclame une remise de droits, il examine les livres, constate les quantités de produits exportés, les quantités de matières premières importées qui sont entrées dans la fabrication de ces produits, et il fait les calculs nécessaires.

Sir WILFRID LAURIER: Plus l'on donne d'explications, plus l'affaire me paraît embrouillée. D'après la loi actuelle, l'industriel qui importe son fer des Etats-Unis obtient une remise d'un tiers du droit, quand ce fer est travaillé et exporté, et l'honorable ministre prétend que cela encourage l'industriel à acheter son fer aux Etats-Unis. Il veut changer cela; il veut que l'industriel ne trouve plus d'avantage à acheter son fer aux Etats-Unis et pour cela il demande que la remise, au lieu d'être d'un tiers du droit, soit des trois tiers. J'ignore quels seront les résultats pratiques de cette disposition du tarif, mais je suppose que tout se passera conformément aux règles ordinaires du bon sens.

Je ne suis pas opposé à la résolution que propose l'honorable ministre car, de même que l'honorable député de Red-Deer, je suis en faveur d'un tarif réduit et si cette résolution doit avoir effet d'abaisser le tarif, je n'y suis pas opposé. Malheureusement, ce n'est pas le consommateur canadien qui profitera de cette réduction; c'est le consommateur étranger.

M. ARTHURS: J'ai l'honneur de représenter un comté intéressé dans l'industrie du fer en gueuse et la seule objection que je vois à cette résolution, c'est qu'elle ne va pas assez loin. Quand on accorde une prime ou une remise de droits sur des articles fabriqués avec du fer et de l'acier canadien, on devrait accorder une prime égale sur tout le fer en gueuse produit au Canada et qui entre dans la fabrication de ces articles exportés.

M. MICHAEL CLARK: Où prendrez-vous l'argent?

M. ARTHURS: Il est facile de se le procurer. Quiconque comprend cette question, saisit parfaitement le but que se propose le ministre par cette résolution. Si, par exemple, un industriel importe un certain nombre de tonnes de fer en gueuse, pour fabriquer des instruments aratoires destinés à l'exportation, il reçoit une prime pour la quantité exacte de fer qu'il a importée. Si, d'un autre côté, il n'importe qu'un tiers du fer utilisé dans la fabrication de ses instruments, le tarif actuel ne lui accorde une remise que sur un tiers du fer en gueuse importé.

La distinction, c'est que celui qui importe la valeur totale du fer en gueuse qui entre dans les articles exportés reçoit, d'après la loi présentement en vigueur, 99 p. 100 du droit que la douane impose sur cet article importé et qu'il acquitte. Ainsi donc, celui qui importe un tiers du fer en gueuse canadien se trouve, d'après la présente mesure, sur un pied d'infériorité, comparaison

tenue de celui qui importe tout le fer en gueuse qu'il lui faut. C'est l'état de choses qui se produit aujourd'hui, et c'est l'anomalie que nous voulons faire disparaître. Si un manufacturier qui a besoin de 100,000 tonnes de fer en gueuse, par année, importe ce dernier article des Etats-Unis, il obtient un rabais sur ces 100,000 tonnes. Par contre, s'il emploie 100,000 tonnes à des fins d'exportation, dont il achète une partie quelconque des hauts fourneaux canadiens, il n'obtient de diminution de droit que pour la quantité sur laquelle il a acquitté un droit, ou que pour la quantité qu'il a achetée des Etats-Unis. Si je comprends bien, cette résolution permet à celui qui se livre à cette industrie de profiter d'une diminution de droit, jusqu'à concurrence de la production qu'il exporte. S'il exporte 10,000 tonnes d'articles fabriqués et s'il a importé des Etats-Unis 10,000 tonnes de fer en gueuse, il reçoit une diminution sur toute cette production, peu importe qu'il ait acheté 50,000 tonnes de minerai canadien et qu'il ait fait servir ce dernier à la production d'articles exactement semblables. La seule objection que j'invoque, c'est qu'à mon sens quiconque se livre à une industrie semblable en tout et qui se sert de la même matière première à seule fin probablement de produire des articles semblables doit être traité de la façon dont on en agit envers celui qui importe des Etats-Unis, et c'est là tout ce que le ministre demande aujourd'hui. En effet, il veut simplement que le manufacturier assez honnête, assez canadien, pour acheter autant que possible, au Canada, reçoive le traitement qu'on accorde au fabricant qui importe des Etats-Unis tout le fer en gueuse dont il a besoin.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a oublié ce détail que le fabricant peut résoudre le problème en n'important des Etats-Unis la moindre quantité de ce produit. En agissant ainsi, cet homme n'a plus besoin de demander cette remise de droit.

M. WHITE: Le prix est meilleur.

M. MACDONALD: Dans ce cas, comment mon honorable ami peut-il aider le fabricant de fer en gueuse, au Canada, en accordant l'entière remise du droit à celui qui achète, aux Etats-Unis, du fer en gueuse, lorsqu'il peut se procurer à meilleur marché cet article, au Canada, même lorsqu'il se trouve sur un pied d'infériorité par le fait qu'il n'obtient qu'une remise représentant seulement un tiers du droit réclamé? D'après la loi présentement en vigueur, la compagnie International Harvester, par exemple, si elle veut encourager la production du fer en gueuse canadien, peut s'adresser à une maison du comté de mon honorable ami et acheter cet article. Si elle l'achète aux Etats-Unis, elle ne profite que d'une diminution représentant un tiers du droit imposé. Mon honorable ami veut faire disparaître ce droit en entier. La conséquence sera que si les fabricants peuvent se procurer à meilleur marché le fer en gueuse, aux Etats-Unis, ils achèteront cet article de nos voisins. C'est là ce que la compagnie Massey-Harris a fait. Tout en réclamant à cor et à cri le maintien du droit sur ses produits et tout en affirmant qu'elle ne pourrait fabriquer pour le commerce du gros, au Canada, sans l'aide de ce droit, elle a acheté, aux Etats-Unis, toute la matière première dont elle a eu besoin. Si les manufacturiers qui achètent le fer en gueuse comme matière première sont assez patriotes et assez Canadiens pour encourager les industries canadiennes, ils achèteront, au Canada, tout le fer en gueuse qu'il leur faut, sans demander à mon honorable ami de leur accorder toute cette remise, faisant ainsi disparaître tous les obstacles qui les empêchent d'acheter cet article aux Etats-Unis. Lorsque l'honorable M. Fielding remplissait la fonction de ministre des Finances, il eut à défendre le maintien des primes sur le fer en gueuse. J'ai entendu alors un grand nombre de députés de la province d'Ontario dénoncer le Gouvernement de ce temps-là, parce qu'il accordait des primes à cette industrie.

M. ARTHURS: Mon honorable ami prône-t-il les primes, aujourd'hui?

M. MACDONALD: J'étais en faveur d'une prime sur le fer en gueuse, alors que mes honorables amis combattaient cette politique, en cette Chambre, et qu'ils parcouraient en tous sens la province d'Ontario pour dire que les producteurs de fer en gueuse feraient servir les revenus du Canada à la construction de yachts de plaisance de toutes sortes. Si mon honorable ami veut relire le hansard de 1910, il constatera que plusieurs honorables députés qui siègent encore, aujourd'hui, en cette Chambre, regardaient de travers tout membre de la gauche, aujourd'hui, qui se risquait de parler d'un droit sur le fer, bien que les assertions faites par ce député ne fussent pas aussi extrêmes que tout ce qu'ont dit nos honorables amis au sujet de la proposition soumise par l'ancien gouvernement relative-

ment à la question du fer. En s'occupant de cette question du droit sur le fer, mon honorable ami (M. White) a préparé un tarif qui favorise quelques-uns de ses amis de la province d'Ontario.

M. WHITE: Parlez-nous des tiges métalliques?

M. MACDONALD: Si les tiges métalliques n'étaient pas fabriquées dans la province de la Nouvelle-Ecosse, mon honorable ami aurait absolument ignoré l'industrie du fer, dans cette province qui, la première, a manufacturé le fer au Canada. Mon honorable ami a travaillé pour la compagnie des aciéries du Canada et pour une ou deux industries de la province d'Ontario qui l'intéressent particulièrement, et il ne tient aucun compte de l'intérêt des habitants des autres provinces du Canada.

M. WHITE: Quel grief mon honorable ami peut-il invoquer ou quel avis peut-il donner—car je n'en ai pas encore entendu énoncer de la bouche de l'honorable député—au sujet de la modification de l'article relatif au fer et à l'acier?

M. MACDONALD: En réponse aux demandes que les industriels du fer et de l'acier lui ont adressées, mon honorable ami a rédigé cet article de façon à ce que, à l'exception du seul article, les tiges métalliques que l'on fabrique à la Nouvelle-Ecosse, les modifications qu'il a apportées à cet article relatif au fer et à l'acier fussent à l'avantage de ses amis particuliers de la province d'Ontario, et c'est là ce qu'il sait parfaitement.

M. WHITE: Je ne puis suivre l'argumentation de mon honorable ami. Il fait partie de cette Chambre, et s'il a quelque chose à reprendre aux prévisions budgétaires relatives au tarif, il est de son devoir de faire connaître ses objections.

M. MACDONALD: C'est ce que je fais.

M. WHITE: Oui, mais en une façon très vague, en vérité. Il dit: Vous favorisez quelques-uns de vos amis de la province d'Ontario, et, par ricochet, vous accordez quelque avantage à la compagnie des aciéries de Sydney. Mon honorable ami s'oppose-t-il à l'imposition d'un droit sur les tiges métalliques? Dans l'affirmative, qu'il le dise. Je n'ai pas compris qu'il condamnât cet impôt. Autant que je puis comprendre la portée du reproche qu'il m'adresse, celui-ci consiste en ce que j'ai, d'une façon ou d'une autre qu'il ne daigne pas spécifier, ignoré une ou plusieurs compagnies et que, dans les résolutions se rattachant au tarif que j'ai déposées, les bénéficiaires sont les intéressés dans une compagnie d'Ontario, suivant ses expressions, et incidemment la Dominion Iron and Steel Company qui est une compagnie assez importante. Au cours de son administration, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a payé des primes représentant environ $15,000 pour établir, entre autres, une aciérie à Sydney. Parlant en mon nom personnel, je puis dire que je ne me suis pas opposé à cela. J'ai déclaré qu'à mon sens ces gratifications avaient leur raison d'être dans le cas d'industries de cette importance. Mon honorable ami a profité de cette résolution qui se rapporte à une remise de droit pour me reprocher de ne pas faire plus pour l'industrie de l'acier; pourtant, il ne spécifie rien. J'ai raison de trouver étrange qu'il ne m'indique pas le moindre indice de ce qu'il a dans l'esprit. S'il veut parler de l'augmentation du droit sur les tiges d'acier et sur le fer en gueuse, je le laisserai débattre ce point avec mon honorable ami de Red-Deer (M. Clark), qui soutiendra la lutte avec plus d'avantage que je ne puis le faire moi-même.

Les honorables membres de la gauche ont dit: Abolissons le droit sur les instruments aratoires, et mon honorable ami proclame implicitement: augmentons le droit sur la matière première qui entre dans la fabrication des machines agricoles. Il est ce qu'on peut appeler conservateur par accident ou suivant la circonstance. Nous qui composons la droite, nous nous appelons conservateurs-libéraux. C'est la position où l'honorable député se trouve à l'occasion; pourtant, il n'a pas le courage de ses convictions et il ne dit pas ouvertement à la Chambre ce qu'il désire. S'il est favorable à l'augmentation du droit sur les produits de l'acier, qu'il le dise donc, au lieu de m'accuser, en des termes voilés, d'avoir ignoré certains de ses amis—car c'est là ce qui est réellement au fond de toute cette attaque—et d'avoir favorisé certaines autres personnes intéressées à l'industrie de l'acier. En vérité, j'ai apporté le plus grand soin et l'attention la plus soutenue à tout ce qui se rattache à l'article relatif à l'acier, et je crois qu'en général l'industrie de l'acier est assez satisfaite de ce qui a été fait. Mon honorable ami sait que l'augmentation du droit sur le fer en gueuse et sur les tiges d'acier nécessite une révision de tout l'article relatif à l'acier. Elle représente l'augmentation du

droit sur les machines aratoires, sur les poêles, sur la fonte et sur tous les articles dont la fabrication est basée sur un produit de l'acier ou du fer. Il sait que cette année n'en est pas une de revision générale. C'est une année où il faut réajuster le tarif sous certains faits pour les raisons que j'ai indiquées et qui sont, entre autres, dans le cas de l'industrie de l'acier, que les compagnies d'aciéries ont dû élargir ou modifier la base de leur production pour faire face à l'état de choses modifié, ainsi que je l'ai expliqué dans mon exposé budgétaire et lorsque la Chambre a siégé en comité des voies et moyens pour étudier les résolutions relatives au tarif de l'acier. Mon honorable ami a fait, aujourd'hui, une attaque qu'il a négligé d'entreprendre à l'occasion du débat engagé sur l'exposé budgétaire ou lorsqu'on a discuté, en comité des voies et moyens, la résolution dont je viens de parler. Mon honorable ami ne comprend pas—du moins, s'il comprend, il veut qu'on ne le considère pas comme ayant compris.

Si l'on peut acheter à meilleur marché aux Etats-Unis, pourquoi n'y achèterait-on pas tout ce dont on a besoin? Je vais le lui dire. Supposons qu'une maison de Hamilton, par exemple, fabrique tant pour la consommation au pays que pour l'exportation à l'étranger. Elle a droit à une remise de droits à l'égard de la fonte de fer entrant dans la fabrication des articles qu'elle exporte à l'étranger, mais sur celle qui entre dans la fabrication des produits qu'elle écoule au pays même, sauf les exceptions que j'ai indiquées à l'honorable député d'Halifax. Cette maison peut acheter à meilleur marché aux Etats-Unis, si elle touche le drawback, mais non si elle est tenue d'acquitter le droit sans bénéficier de la détaxe. Dans ce cas, la question se pose de savoir si elle aurait avantage à importer toute la fonte dont elle a besoin pour la raison qu'elle aurait droit à une détaxe à l'égard de ce qu'elle en exporterait par la suite.

Admettons que la détaxe la mette en mesure d'acheter à meilleur marché aux Etats-Unis qu'à Hamilton; cela ne signifie pas qu'elle puisse acheter ainsi toute la fonte de fer qu'il lui faut. Si elle le pouvait, il va sans dire qu'elle n'en achèterait pas du tout à Hamilton. Même si les manufacturiers peuvent acheter du fer en gueuse à aussi bon marché au Canada qu'aux Etats-Unis, il leur serait avantageux à la faveur des règlements actuels, droit et transport payés, à importer toute leur fonte de fer, tant pour le commerce domestique que pour celui de l'étranger. Sous le régime de la modification que je propose d'apporter à la loi des douanes, les manufacturiers auront droit à une détaxe à l'égard de la fonte qu'ils importeront des Etats-Unis, à condition que la quantité qu'ils en exporteront soit égale à celle qu'ils en auront importée.

M. CARROLL: Est-ce à dire qu'au Canada ils pourraient acheter la fonte à un prix inférieur à celui auquel elle leur reviendrait aux Etats-Unis, après avoir acquitté le droit?

M. WHITE: Pas nécessairement. Il y a habituellement égalité de prix. Lorsque la fonte de fer achetée à Pittsburg revient, droit et transport payés, à $15 la tonne, elle se vend à peu près à ce prix-là à Hamilton; d'ordinaire, pour s'assurer la clientèle on fixe le prix de la fonte à un chiffre un peu moins élevé que celui auquel elle revient aux Etats-Unis, droit et transport compris.

M. CARROLL: Comme le ministre modifie les dispositions de la loi relative au drawback, je considère qu'il devrait faire en sorte qu'il n'y eût plus de remise de droits. S'il se propose d'obtenir que les Canadiens se servent de la fonte de fer fabriquée au Canada, le moyen le plus sûr d'y arriver est assurément de ne plus faire aucune remise de droits et de ne conférer aucun avantage à l'égard des articles fabriqués. Si cette modification offre quelque avantage aux fabricants canadiens de fonte de fer, elle n'en offre aucun aux consommateurs. De l'aveu du ministre, le fabricant important la fonte de fer et les consommateurs étrangers sont les seules personnes qui profiteront des dispositions nouvelles de la loi.

M. WHITE: Cette modification ne vise que les seuls produits exportés.

M. CARROLL: Précisément. Le ministre prétend que cette modification est destinée à favoriser l'industrie métallurgique du Canada. Si tel est bien le but qu'il se propose, il ne devrait autoriser aucune remise de droits. S'il y va de l'intérêt des fabricants de fer et d'acier que ceux qui se servent de ces produits ne bénéficient d'aucune remise de droits à l'égard des articles qu'ils écoulent au pays même, ils ont doublement intérêt à ce qu'il ne soit accordé de drawback en aucun cas. Le ministre me suit-il?

M. WHITE: Je vous suis, mais sans partager votre avis.

M. CARROLL: Le ministre admettra avec moi que l'abolition complète des drawbacks favoriserait mieux les fabricants de fer et d'acier du Canada. Puisque ce sont eux que l'on veut favoriser, pourquoi n'abolit-on pas complètement le drawback? Lorsque cette résolution, qui accompagnait l'exposé budgétaire, fut déposée, je fis observer qu'elle serait préjudiciable aux fabricants de fer. Si le ministre a raison, son projet offre certains avantages. Mais je vais plus loin que cela: je prétends que cette modification n'est pas à l'avantage des consommateurs canadiens; voilà pourquoi je considère que le ministre a tort de ne pas abolir complètement les drawbacks, ce qui obligerait les manufacturiers à acheter toute leur fonte des producteurs canadiens.

M. WHITE: Ou mon honorable ami ne parle pas sérieusement ou il n'a pas réfléchi à la question. A l'entendre, il ne devrait plus être accordé de remise de droits à l'égard de la matière première entrant dans la fabrication des articles que nos industriels exportent à l'étranger. Voyons où cela nous mènerait.

Dans le domaine de l'exportation, l'industriel canadien, il va sans dire, se trouve en concurrence avec les manufacturiers du monde entier. Mon honorable ami est entendu aux affaires; supposons pour un instant qu'il soit fabricant d'instruments aratoires et qu'il écoule ses produits à l'étranger, tout comme ses compétiteurs américains; supposons encore qu'il ne bénéficie d'aucune détaxe à l'égard de la fonte de fer qu'il achèterait aux Etats-Unis. La fonte qu'il serait obligé d'acheter au Canada lui reviendrait à environ $2.25 ou $2.50 de plus par tonne qu'elle ne coûterait à ses rivaux des Etats-Unis; de cette façon, il ne pourrait ni soutenir la concurrence américaine ni exporter aucune partie de ses produits à l'étranger.

Cette disposition relative à la remise de droits ne vise pas seulement le fer et l'acier; elle est applicable à toute la matière première entrant dans la fabrication des articles que l'on exporte, et cela parce que nos fabricants ne pourraient rien exporter si on ne les mettait sur le même pied que leurs concurrents étrangers qui, eux, peuvent se procurer la matière première à meilleur marché. C'est chose dont mon honorable ami doit se bien rendre compte. Etant sur un pied d'inégalité, les producteurs canadiens, qui réussissent parfois, mais rarement, je l'avoue, à vendre leur fonte de fer aux fabricants, même quand il s'agit de fabriquer pour l'étranger, seraient encore moins en mesure de fabriquer pour l'exportation; à vrai dire, ils ne pourraient plus le faire.

M. CARROLL: Les fabricants canadiens obtiendront-ils une remise de droits sur les articles qu'ils exporteront en Grande-Bretagne?

M. WHITE: Supposons que le fabricant canadien ait à soutenir la concurrence de l'industriel anglais sur le marché de la libre-échangiste Angleterre. Là-bas, la matière première n'est frappée d'aucun droit, tandis que l'industriel canadien est obligé de donner de celle qu'il importe un prix qui, dans une certaine mesure, dépend du droit auquel elle est assujétie. Le fabricant canadien serait donc absolument incapable de soutenir la concurrence anglaise. Il faut de toute nécessité que le fabricant canadien bénéficie d'une remise de droit à l'égard de la matière première, si l'on veut qu'il soit sur le même pied que son rival étranger.

M. CARROLL: Quand le ministre annonça cette modification, il déclara que l'objet en était de favoriser l'industrie métallurgique du Canada. Je tiens à lui faire voir qu'il en fait profiter aussi les fabricants de machines agricoles et de tous autres articles dans lesquels il entre du fer. S'il avait annoncé cela au cours de son exposé budgétaire, il aurait dit toute la vérité.

M. WHITE: A l'heure qu'il est, chaque fabricant canadien obtient une remise de droit sur la matière qu'il importe ou fait entrer dans la fabrication des articles qu'il exporte; il n'y a donc absolument rien de changé à cet égard. Pour les raisons que j'ai indiquées, la compagnie Massey-Harris et l'International Harvester Company achètent à peu près toute leur fonte de fer aux Etats-Unis; or, le présent projet de loi tend à leur permettre d'en acheter au moins une partie au pays même, et à empêcher les fabricants de fonte de fer du pays de perdre de l'argent par la faute du règlement du ministère des Douanes qui, à l'heure actuelle, fait bénéficier les fabricants d'une réduction de droit sur la proportion dans laquelle la fonte américaine entre dans la fabrication, tant pour l'exportation que pour l'écoulement au pays même.

M. CARROLL: Le ministre ne suppose pas que l'on achètera la fonte de fer au Canada si on peut se la procurer à meilleur marché aux Etats-Unis?

M. WHITE: Non.

M. CARROLL: On peut l'obtenir à meilleur compte aux Etats-Unis tout en acquittant le droit actuel.

M. MICHAEL CLARK: Le ministre pense-t-il que ce règlement va favoriser l'exportation des ouvrages en fer aux Etats-Unis?

M. WHITE: Non.

M. MICHAEL CLARK: Tel n'en est pas l'objet?

M. WHITE: Je ne prévois pas que tel en doive être le résultat.

M. MICHAEL CLARK: J'aimerais à savoir quelle est au juste l'attitude du ministre sur ce point. Il semble être favorable à l'exportation aux Etats-Unis des articles fabriqués avec du fer.

M. WHITE: Si mon honorable ami me demande si je suis en faveur de la manufacture au Canada pour l'exportation aux Etats-Unis, je suis naturellement de son avis.

M. MICHAEL CLARK: J'en suis surpris, car lorsque je demande des arguments avantageux pour les cultivateurs de blé de l'Ouest, j'obtiens des sermons longs comme le bras du ministre sur la valeur du marché local. Pourquoi l'honorable ministre et ses amis ne se contenteraient-ils pas du marché local? La sauce qui convient à l'oie de l'Ouest n'est-elle pas assez bonne pour l'oison d'Ontario?

M. MACDONALD: L'honorable ministre se plaint de ce que je n'aie pas fait mes remarques en d'autre temps. Je désire faire savoir à mon honorable ami que je prendrai le temps de la Chambre chaque fois que je le jugerai opportun, et non pas quand cela plaira à mon honorable ami. J'ai dit et je répète qu'en traitant cet article du fer et de l'acier au cours de la session actuelle du Parlement, le ministre avait en tête, sauf l'unique exception de l'industrie de la broche de la Nouvelle-Ecosse, les intérêts de quelques-uns de ses amis de la province d'Ontario seulement. Mon honorable ami n'a pas tenté de contredire cette déclaration; il n'a pas affronté cette proposition et ne veut pas l'affronter, car elle est absolument exacte. Son moment n'est pas arrivé, dit-il, pour faire une revision générale du tarif. Mon honorable ami sait que s'il n'a pas amené certaines personnes du pays à croire, après 1911, qu'on enlèverait certaines anomalies supposées du tarif sur l'acier et le fer à une date prochaine, quelques-uns de ses amis l'ont fait. Mon honorable ami sait que les gens de l'industrie du fer et de l'acier au pays, tout particulièrement dans la Nouvelle-Ecosse, ont été amenés par ses collègues à croire que les primes, sur le fer en gueuse et sur certains autres produits, qui expiraient en 1911, seraient renouvelées.

M. WHITE: Mon honorable ami se plaint-il de ce qu'elles n'aient pas été renouvelées?

M. MACDONALD: Je discute la posture de mon honorable ami comme ministre des Finances et ses relations avec l'industrie du fer et de l'acier. Je discuterai ma propre attitude quand je le voudrai. Mon honorable ami n'a pas besoin de s'alarmer de mon attitude sur ce point; lorsque la responsabilité retombera sur les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre, ils donneront au Canada, non pas seulement pour le fer et l'acier, mais pour d'autres item tout autant, un tarif si raisonnable que le pays prospérera autant qu'il le faisait lorsque les libéraux étaient au pouvoir.

Ils ne feront pas, comme les honorables députés ont fait, c'est-à-dire tergiverser pendant près de trois ans sur cette question, créant l'incertitude financière dans toute la patrie, un manque de confiance, ici aussi bien qu'à l'étranger, et rendant possible un tel état de choses que, dans presque tous les centres manufacturiers, on voit les établissements industriels fermés et les travailleurs arpentant les rues. Ce sont l'attitude de mon honorable ami et les exploits de son parti qu'il faut considérer. Je répète qu'en 1911 les gens de l'industrie du fer et de l'acier ont été amenés à croire que les primes sur le fer et l'acier, qui expiraient cette année-là, allaient être renouvelées.

M. J. D. REID: Qui a dit cela?

M. MACDONALD: Mon honorable ami sait qui l'a dit. Mon honorable ami sait qu'aucuns de ses collègues n'ont fait des représentations aux gens intéressés dans l'industrie du fer et de l'acier. Mon honorable ami sait ce qui s'est produit l'an dernier et durant l'année précédente. Il sait quelles expectatives ont été caressées sur ce point et combien elles ont été illusoires. Mon honorable ami n'a pas eu le courage d'aborder cette question, et voilà maintenant qu'il nous dit: Oh, ce n'est pas le temps pour une revision générale du tarif; attendez que deux ou trois années aient passé et que nous ayons étudié cette affaire; puis venez critiquer notre conduite lorsque que nous aurons considéré la question dans son entité. Je dis maintenant à mon honorable ami qu'autant qu'il a

traité de la question du tarif sur le fer et l'acier, il l'a fait d'après des principes de clocher et de telle façon que les hommes qui espéraient beaucoup de lui avaient le droit d'être désappointés, et de fait ils le sont.

M. MICHAEL CLARK: Je ne désire pas interrompre la discussion entre les honorables députés d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse, mais je désire avant tout expédier les affaires non litigieuses, de façon à arriver au contentieux, et de trouver la fin si possible. J'avais seulement demandé à l'un de ces députés qui mènent d'une façon si intéressante cette discussion, de m'expliquer, comme habitant d'une autre province du Canada, comment la politique, qu'ils semblent appuyer tous deux si elle est appliquée à la localité qui les intéresse seulement, a jamais pu ou peut d'une façon quelconque mériter l'appellation de nationale qu'on lui applique. Je ne m'occupe pas de qui me viendra l'explication.

M. W. T. WHITE: Je devrais peut-être dire: Après vous, mon cher Alphonse, car mon honorable ami est de beaucoup plus éloquent que moi.

Je ne veux pas chagriner mon honorable ami par une réponse à ses remarques, et je suis certain qu'il me pardonnera s'il n'a pas de réponse. Pour ce qui est de ce que l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a dit, il peut être au courant de certaines promesses de primes qui ont été faites. Personnellement, je n'en connais rien.

M. MACDONALD: J'ai dit qu'ils avaient été induits à le croire.

M. WHITE: Je ne sais par qui ils ont été induits. En tant que je sais, ce parti a rempli toutes les promesses qu'il avait faites.

M. MACDONALD: Toutes?

M. WHITE: Je suis convaincu qu'aucune promesse touchant le tarif n'a été faite à la veille des élections; au moins, pour ce qui est des élections de 1911; je ne suis pas aussi certain pour les élections de 1896. Mon honorable ami semble désappointé parce que je n'ai pas voulu faire certaines choses, mais il ne veut pas dire quelles sont ces choses. J'ai un très grand respect pour mon honorable ami et pour son habilité, et chaque fois qu'il se lèvera en Chambre pour préciser ce qu'il a à suggérer, je puis l'assurer que je le traiterai avec toute la considération que j'ai pour tous ceux qui portent à mon attention des choses de ce genre; je serai heureux de lui donner une considération sérieuse. Ce dont je me plains de mon honorable ami, c'est qu'il trouve à critiquer ce que j'ai fait sans ne rien suggérer sur ce qui aurait dû être fait. Si en aucun temps il veut préciser ses plaintes, je serai heureux d'y remédier dans la mesure du possible. Il n'a fait aucune représentation; il n'a demandé aucune augmentation de droits. S'il en avait demandé, il aurait été en conflit avec la majorité des membres qui siègent de l'autre côté de la Chambre, ses amis et ses collègues. Dans ces circonstances, je continue à faire ce que j'ai fait: administrer le tarif au meilleur de ma connaissance, en tenant compte des faits placés devant moi. Je le répète, si mon honorable ami a quelque plainte spécifique à faire parce que nous n'avons pas assez élevé les droits sur les produits de certaine industrie en particulier, locale ou autre à laquelle il s'intéresse particulièrement, s'il peut me dire d'une manière spécifique ce dont il se plaint, je serai heureux de donner une étude attentive aux faits qu'il donnera et aux représentations qu'il avancera.

M. MACDONALD: C'est très aimable de la part de mon honorable ami, mais ce n'est pas là mon point.

M. McKENZIE: Avec l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll), je suis particulièrement intéressé à l'industrie du fer et de l'acier, particulièrement à celle du fer en gueuse, qui est discutée cet après-midi. Je voudrais dire au ministre que les manufacturiers de fer en gueuse au Canada sont capables de répondre aux demandes légitimes des consommateurs du Canada. Je ne prétends pas être un expert dans les questions de tarif appliquées au sujet que le comité est à étudier, mais, en général, je crois que les grands producteurs du Canada sont capables de produire assez de fer en gueuse pour l'approvisionnement du marché, et qu'ils peuvent fournir un article de première qualité. Je parle surtout de la Dominion Steel Company, de Sydney, et de la Nova Scotia Iron & Steel Company, faisant affaires dans le comté que j'ai l'honneur de représenter.

Acceptant pour un fait reconnu que nous avons une production suffisante d'un article de première classe pour répondre à la demande, la question est de savoir pourquoi cet article ne serait pas acheté de préférence à l'article fabriqué aux Etats-Unis

à un prix à peu près semblable. La théorie de la politique nationale, dont nous entendons tant parler, avec laquelle j'ai grandi, et que je crois connaître un peu, c'est que la protection nous mettrait en état de manufacturer nos propres produits de consommation domestique et que la concurrence locale donnerait à nos gens l'article manufacturé, un article à des prix très peu au-dessus de l'article similaire sur les marchés étrangers. Si cette théorie était mise en pratique, la protection aurait du bon. Mais nous avons à faire face à des coalitions, alors qu'il 'y a plus de concurrence locale. Avec la naissance de ces coalitions est disparue cette concurrence locale qui nous était promise par la Politique nationale, de sorte que nous n'avons pas cette politique dans son vrai sens, et il nous faut chercher d'autres remèdes. Je désire faire remarquer au ministre que je ne puis voir de différence entre une remise et l'admission en franchise, en ce qui concerne l'article sur lequel la remise est accordée. Je crois que c'est une chose aussi large qu'étendue.

Si quelqu'un achète dans les Etats-Unis ou dans tout autre pays un millier de tonnes de fer en gueuse qu'il importe dans notre pays et sur lesquels il paie un droit de $2.50 par tonne, sachant que s'il remplit certaines conditions son argent lui sera remis, cela équivaut au libre-échange. Si la protection vaut quelque chose, et naturellement pour les industries dans lesquelles je suis intéressé et parce que je comprends bien ces industries, je suis en faveur de l'industrie de mon pays. . .

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

M. McKENZIE: J'aime toujours entendre mes honorables amis de la droite m'applaudir, mais je ne puis pas comprendre la raison des applaudissements en ce moment, parce que chaque fois que j'ai parlé dans cette Chambre depuis dix ou douze ans sur la question du fer et de l'acier et du charbon, j'ai souvent discuté cette question, j'ai toujours essayé d'être un protectionniste véritable et constant. Il n'y a donc pas de raisons pour qu'on me félicite particulièrement au sujet de l'attitude que je prends aujourd'hui, car elle n'a pas varié, et tant qu'il n'y aura pas de changement dans les conditions du pays, c'est l'attitude que j'entends conserver. C'est le principe de la remise que je blâme dans la politique du ministre des Finances. Si la protection est bonne, si on la donne afin d'encourager la production du fer en gueuse au Canada, pourquoi nous donner un simulacre de protection et nous l'enlever du moment qu'elle nous est de quelque service. Je crois que le producteur de fer en gueuse canadien devrait être protégé, particulièrement lorsque nous produisons un article de première qualité et pour le même prix qu'il peut être acheté ailleurs. De cette façon nous encouragerions la production d'articles manufacturés au Canada et en même temps nos propres manufacuriers à fournir le marché local. Si on élargit l'horizon du producteur canadien, si les marchés sur lesquels il peut vendre dans l'Ouest et ailleurs deviennent plus nombreux, cela l'aidera à développer sa production, ce qui aura en plus l'effet d'encourager ceux qui produisent la matière première. Je ne prétends pas comprendre le méçanisme compliqué de la résolution soumise à la Chambre. Je la trouve aussi difficile à comprendre que M. Hennessy trouvait difficile l'explication de la franchise de Kruger. Je ne veux pas dire que mon honorable ami est aussi ingénieux que l'était Kruger, mais je trouve cette résolution très difficile d'interprétation. Je comprends cependant une chose; je crois que son objet est de permettre au manufacturier canadien d'obtenir la matière première des Etats-Unis, et bien qu'il paraisse payer les droits, ils lui sont remis. Une autre chose, elle porte le manufacturier canadien à produire des articles pour l'exportation au lieu d'articles pour la vente en Canada, où ils auraient l'effet d'abaisser les prix sur les articles similaires. Pour terminer, je prétends que ce droit de $2.50 que l'on nous dit être une protection pour le manufacturier de fer en gueuse devrait être réel et mis là comme protection permanente.

(Le comité fait rapport de la résolution, qui est approuvée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. WHITE demande à déposer le bill (n° 171) à l'effet de modifier la loi des Douanes.

(La motion est adoptée et le bill lu une 1re fois.)

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DU SERVICE CIVIL, ADMINISTRATION DES POSTES.

Sur motion de l'honorable L. P. Pelletier (directeur général des Postes) la Chambre

se forme en comité pour discuter le bill (n° 146) à l'effet de modifier la loi du service civil.

Présidence de M. Blain.

Sur l'article 1er—(augmentation des traitements de $500 à $600; augmentation annuelle de $50 à $100).

M. PELLETIER: Ce bill a été expliqué lorsque la Chambre a discuté la résolution en comité. Il s'applique aux commis dans les bureaux de postes urbains, aux bureaux des inspecteurs des postes et des surintendants du service ambulant et du bureau d'échange des mandats poste. Il augmente le traitement minimum de $500 à $600, et il décrète que l'augmentation annuel de $50 sera portée à $100. Lorsque la résolution a été discutée en comité, elle a eu l'approbation de l'honorable député de Rouville (M. Lemieux).

M. GRAHAM: A combien d'employés s'appliquera l'augmentation, et combien faudra-t-il d'argent pour la payer?

M. PELLETIER: J'ai envoyé chercher le sous-ministre, qui a cette information pour moi.

M. KNOWLES: Présentement dans l'Ouest l'allocation de subsistance d'un fonctionnaire des postes cesse lorsqu'il a atteint un certain âge; mais on me dit que le Gouvernement a changé cela et que l'allocation de subsistance est permanente. Cela est-il prévu dans ce bill?

M. PELLETIER: Non; ce qui a été décidé l'a été par décret ministériel.

M. MURPHY: Je vois que les commis ambulants ne sont pas mentionnés dans ce bill?

M. PELLETIER: Non, ils font le sujet d'un autre bill.

M. ANDERSON: A quelle classe de fonctionnaires ce bill s'applique-t-il?

M. PELLETIER: Aux employés des bureaux de postes urbains, aux bureaux des inspecteurs des postes et des surintendants du service ambulant et aux bureaux d'échange des mandats de poste; en réalité, à tous les commis du service extérieur, excepté les commis ambulants qui font le sujet d'une autre bill qui viendra après celui-ci.

M. GRAHAM: N'y a-t-il pas une autre classe d'employés qui ne sont pas dans les bureaux de postes ou les bureaux des inspecteurs des postes? Par exemple, il y a un certain nombre de bureaux de poste qui sont mis au rang de bureaux de poste urbains, bien qu'ils ne soient pas dans des villes. Il y a de plus une autre classe de bureaux de poste qui ne sont pas compris sous ce titre.

M. PELLETIER: Tels que les bureaux de Brantford ou Brockville, par exemple; ce sont les bureaux que l'on appelle bureaux à personnel demi-complet.

M. GRAHAM: Ce bill n'a pas trait à ces commis?

M. PELLETIER: Ces bureaux à personnel demi-complet sont sur le même pied en ce qui concerne les traitements des commis que ceux des bureaux urbains.

M. GRAHAM: Par qui ces commis sont-ils engagés?

M. PELLETIER: Par le département.

M. GRAHAM: Le personnel à Renfrew est-il engagé par le département ou par le receveur de la poste?

M. PELLETIER: C'est un bureau de recettes.

M. GRAHAM: Ce bill aura-t-il l'effet de dire au receveur de la poste à Renfrew: Vous devez payer un certain traitement à votre personnel?

M. PELLETIER: Ce bill ne s'applique pas à Renfrew, parce que le bureau de cet endroit est un bureau de recettes. Brockville est un bureau à personnel demi-complet et Toronto un bureau de ville.

M. GRAHAM: Il n'y a rien dans ce bill qui vienne en aide aux employés à Renfrew ou à Arnprior?

M. PELLETIER: Non, ces commis sont engagés par le receveur de la poste lui-même, et il les paie sur ses recettes.

M. BUCHANAN: Est-ce l'intention du ministre de porter Medecine-Hat et Lethbridge au rang des bureaux de poste urbains? Présentement ces bureaux n'occupent pas ce rang.

M. PELLETIER: Ces bureaux sont des bureaux à personnel demi-complet.

M. BUCHANAN: Est-ce l'intention du département de les élever au rang de bureaux urbains?

M. PELLETIER: La question est à l'étude.

M. GRAHAM: Aurez-vous un bill qui s'appliquera au personnel des bureaux de recettes?

M. PELLETIER: Pas dans ce bill.

M. GRAHAM: Je sais qu'il n'y a rien dans ce bill; mais le directeur général des Postes a-t-il l'intention d'en présenter un? Songe-t-il à faire quelque chose dans ce sens? Un commis peut faire tout autant de travail dans un bureau de poste d'une ville da la population de Renfrew ou Arnprior qu'un autre commis fera dans un autre bureau de poste. Il y a certains bureaux de poste où les traitements sont fixes et dont les employés sont nommés par le département. Dans des villes comme Renfrew ou Arnprior le receveur de la poste reçoit une certaine commission sur les recettes et engage lui-même son personnel. Il me semble y avoir là une anomalie. Un commis peut ne recevoir que $400 par année dans un bureau, tandis que dans le bureau d'une ville voisine, où il y aura probablement autant de recettes, le commis sera payé $600 par année par le département. Il me semble qu'il devrait y avoir quelque moyen d'égaliser les traitements quand même les recettes ne seraient pas les mêmes.

M. PELLETIER: Toute la différence est que dans les bureaux de recettes le Gouvernement n'a aucune juridiction sur les traitements; les employés ne sont pas nos employés; ils sont engagés et payés par le directeur de la poste. Nous n'avons conséquemment pas à dire quel traitement ils devront recevoir. Si un bureau de poste n'est pas bien tenu, si le receveur n'a pas le nombre nécessaire d'employés, nous entendrions des plaintes à ce sujet, et nous aurions probablement à intervenir; mais tant qu'il n'y a pas de plaintes nous prenons pour acquis que le bureau de poste a tout ce qu'il lui faut et est tenu à la satisfaction du public; et nous n'avons rien à voir dans les traitements que le receveur de ce bureau de poste paie à ses employés.

M. GRAHAM: Le ministère ne dit-il jamais au receveur de la poste qui il devrait employer?

M. PELLETIER: Non.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2—(minimum d'appointements).

M. LEMIEUX: Quelle est la durée de la période d'épreuve?

M. PELLETIER: Six mois.

M. GRAHAM: Ces appointements dateront-ils du 1er avril ou n'en parle-t-on que pour déterminer l'emploi auquel ils se rapportent?

M. PELLETIER: Ils dateront du 1er jour de l'année fiscale.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3—(commis surnuméraires).

M. GRAHAM: Qu'est-ce que cet article?

M PELLETIER Un article dans le même sens pour fixer le salaire initial à $600 au lieu de $500.

(L'article est adopté et le bill est rapporté.)

Motion de M. Pelletier demandant que le bill soit lu une troisième fois.

M. LEMIEUX: L'honorable ministre ne s'est-il pas demandé s'il serait à propos de placer sous contrôle de la commission du service civil tous ces commis du service extérieur?

M. PELLETIER: Ce bill ne le permet pas.

M. LEMIEUX: Mais le Gouvernement n'y a-t-il pas songé?

M. PELLETIER: Nous ne pouvons rien faire pour le ministère des Postes sans en faire autant pour tous les autres ministères.

M. LEMIEUX: Que va décider le Gouvernement pour l'avenir?

M. PELLETIER: La question est à l'étude.

M. LEMIEUX: Nous l'avons discutée à plusieurs reprises et j'ai toujours compris que le Gouvernement allait bientôt placer ces employés sous le contrôle de la commission du service civil. Ce serait agir dans le plus grand intérêt du service et du Gouvernement lui-même.

M. BORDEN: Il ne serait peut-être pas praticable de les placer tous sous le contrôle de la commission du service civil à courte échéance, mais nous pourrions le faire par rapport à quelques-uns. Cette question sera probablement discutée quand il s'agira du bill concernant le service civil.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES POSTES.

Sur motion de M. Pelletier, la Chambre passe en comité général à l'étude du bill (n° 147) tendant à modifier la loi des postes.

Présidence de M. Blain.

Sur l'article 1er—amendement au chapitre 66 des statuts refondus).

M. GRAHAM: C'est un amendement aux statuts refondus de 1906. L'honorable ministre des Postes voudrait-il nous dire quels changements l'on veut faire?

M. PELLETIER: Nous voulons surtout modifier le paragraphe (e) de façon à rendre absolument clair que le droit d'examiner les journaux, les paquets, etc., se limite à l'examen de ces seuls articles et qu'il est défendu d'ouvrir les lettres, ce qui est douteux d'après la loi actuelle, comme le sait l'honorable député de Rouville. Nous rendons tout doute impossible en insérant les mots à l'exception des lettres. Tel est l'objet principal de cet article.

M. CARROLL: Le réglement obligeant de faire recommander les lettres qui contiennent de l'argent existe-t-il encore?

M. PELLETIER: Il n'existe aucune obligation à ce sujet. Cependant, on se plaint souvent que des lettres contenant de l'argent et qu'on n'avait pas recommandées aient été égarées et que l'argent qu'elles contenaient ait été volé. Comme le sait mon honorable ami, il est impossible de retracer des lettres qui n'ont pas été recommandées, et le public est souvent exposé à perdre de l'argent à cause de cela. Aussi, les commis sont fortement tentés d'examiner les lettres non enregistrées, et plusieurs sont habiles à deviner si de telles lettres contiennent de l'argent. Nous avons voulu protéger à la fois le public et les commis non pas en obligeant mais en conseillant de faire recommander toute lettre qui contiendrait plus de $1.

M. LEMIEUX: Je suppose que cet amendement n'est pas étranger aux règlements concernant la poste aux colis. Le ministère n'ignore pas que le public expédie n'importe quoi par cette nouvelle voie et qu'il faut un règlement pour empêcher, par exemple, l'expédition d'ingrédients chimiques et d'autres articles par la poste. Un journal de Montréal a publié qu'on avait envoyé, par la poste, des rats blancs et que le ministère avait décidé qu'on pouvait en envoyer. L'honorable ministre le sait-il? Pareil règlement serait désirable pourvu qu'il ne nuisît pas à l'expédition des lettres. Le ministre des Postes devrait avoir droit de décider quels articles pourraient être expédiés par la poste. Quant à l'envoi de la monnaie par lettre, je ne puis approuver les critiques adressées au Gouvernement, il y a quelques jours. Je me rappelle que lorsque j'étais ministre des Postes, certaines institutions, surtout des institutions religieuses, se faisaient constamment voler des faibles sommes qu'on leur envoyait par lettre. Il est très facile de connaître si une lettre contient de la monnaie. Je sais et le ministre des Postes sait aussi qu'une couple d'institutions, à Ottawa, dont certains commis ont dérobé l'argent qui leur fut envoyé pendant des mois et des années. Parfois l'argent se perd parce que les enveloppes se brisent, et l'on se plaint au ministère. Le public court des risques en envoyant de la monnaie par la poste, et il est bon que le ministère l'en prévienne. D'ailleurs, il est si facile et si économique de faire recommander une lettre qui contient de l'argent.

M. CARROLL: Je ne veux pas qu'on soit obligé de faire recommander une lettre contenant de l'argent. Certains correspondants du Cap-Breton et certains receveurs de la poste me disent qu'ils présument qu'on y est tenu.

M. PELLETIER: Que l'honorable député les détrompe. Le règlement comporte non pas un ordre mais un avis, et sa seule sanction, c'est notre espoir d'amener le public à faire ce que l'honorable député de Rouville a si bien dit qu'il devrait faire.

M. LEMIEUX: Un autre point. La loi défend d'ouvrir les lettres, et cette défense représente un privilège en faveur de toutes les classes de la société.

Mais un réglement des postes permet d'ouvrir les lettres qui seraient envoyées en fraude de la loi, et l'article dont il s'agit ne touche pas à ce règlement. Le ministre des Postes était absent l'autre jour quand l'honorable député de Bonaventure a signalé au ministre des Finances que certaines loteries se servaient de la poste pour soutirer aux naïfs autant d'argent que possible et que pareil cas s'était souvent présenté dans son propre comté. Que l'honorable ministre des Postes lise le compte rendu de ce débat, il y trouvera qu'au moins dans un cas le ministère a pris des moyens radicaux d'empêcher une loterie de se servir de la poste. Je pense que l'honorable ministre des Postes ferait bien de voir à remédier à cet abus.

M. PELLETIER: J'ai ordonné au sous-ministre de noter ce fait. Il nous arrive toutes les semaines de mettre fin à des abus de ce genre. Nous prendrons tout particulièrement soin d'étudier le cas en question.

M. KNOWLES: Il est un point qu'on n'a peut-être pas encore traité. Dans le passé,

les représentants du peuple jouissaient, durant leur séjour à Ottawa, de la franchise postale par rapport à l'envoi des paquets par la poste. L'honorable ministre des Postes a adopté récemment un système de poste aux colis, que je ne commenterai pas aujourd'hui; mais que ce système ait servi à faire retrancher aux députés du peuple ce privilège dont ils jouissaient autrefois, voilà ce que je ne saurais comprendre.

S'il y a quelque raison d'enlever aux députés le privilège d'affranchir les paquets, cette raison devrait nécessairement exister avant l'introduction de la poste aux colis. Il y a de nombreuses circonstances où il est utile à nos commettants que nous ayons ce privilège. Il nous arrive très souvent au cours d'une visite à la station agronomique d'Ottawa d'être gratifiés d'un échantillon de blé ou d'avoine que nous désirons envoyer à nos commettants, et il nous faut aujourd'hui acquitter le port de tout paquet contenant ces échantillons. Ce n'est pas une faveur que je demande en soulevant cette question; chacun de nous, je suppose, peut mettre la main à son gousset et en tirer de quoi payer le port d'un colis; mais c'est une question d'intérêt public, et il me reste encore à savoir pourquoi nous ne jouirions pas du même privilège que naguère.

M. PELLETIER: Au dire de mon honorable ami, il ne faudrait pas enlever à la députation un privilège dont elle a joui jusqu'à présent; mais le ministère des Postes s'est lui-même dépouillé de celui dont parle mon honorable ami. Lors de l'inauguration le 10 mai dernier de ce système de colis postaux, nous avons décidé de n'exempter personne de l'acquittement des frais de port, frais que le premier ministre du Canada et le directeur général des Postes ont à payer eux-mêmes sur tous les articles de messagerie que la poste transmet. L'expérience a fait voir que c'est une règle fort sage. La franchise postale n'a pas été enlevée aux membres du Parlement; il leur est toujours loisible de faire transmettre par la poste sans frais des livres, de même que tout ce qui affecte la forme d'une lettre.

M. KNOWLES: Si quelque chose est mis à la poste sous enveloppe, la franchise peut être exercée?

M. PELLETIER: Parfaitement.

M. KNOWLES: Plusieurs députés ont l'habitude d'envoyer chez eux des enveloppes sur lesquelles leurs sténographes ou secrétaires mettent l'adresse des électeurs, et qu'ils retournent à Ottawa. Sous le régime nouveau, les députés ont à faire parvenir ces enveloppes chez eux par les messageries ou la poste. Je crois qu'il n'est pas juste de nous avoir enlevé la franchise en ce qui regarde les paquets. Une grande partie du travail que nous faisons pendant notre séjour dans cette ville, vient de ce que nous sommes députés, et nos fonctions de représentants du peuple donnent lieu à de grandes dépenses. Je ne crois pas à de la mesquinerie de la part du ministre, mais cette suppression de la franchise postale en ce qui concerne les députés est malheureuse à tous égards. Que le ministère des Postes se soit lui-même dépouillé de ce privilège, c'est pour le ministre une bien faible excuse; il sait, en effet, que, pour le département, c'est une simple affaire de comptabilité. On y achète les timbres, et l'on y encaisse l'argent qu'ils ont coûté. Aucun détour à faire, et, par suite, cela revient à la même chose que la franchise.

La somme est portée en recette, et cela aide à grossir les revenus, à produire un excédent, dont on se vantera, malgré les temps durs.

M. BELAND: Pourquoi demander aux membres du Parlement de payer le port de paquets qui leur sont adressés en cas d'absence ou d'insuffisance de timbres sur ces paquets?

M. PELLETIER: C'est une règle qui s'applique à tout le monde. Un receveur ne devrait pas accepter un paquet sans s'être fait payer le port et sans y avoir mis les timbres qu'il faut. Il en est ainsi des lettres: le destinataire acquitte double port si une lettre lui arrive sans qu'on y ait apposé le timbre voulu.

M. BELAND: Il paraît que, dans les campagnes, un receveur accepte les paquets adressés à des membres du Parlement sans avoir été timbrés. On demande aux députés jusqu'à 40 cents pour frais de port non acquittés sur ces paquets. Je crois que c'est là une injustice. S'il n'a pas été donné ordre aux receveurs des campagnes de refuser tout paquet non timbré adressé à des membres du Parlement, on ne devrait pas exiger de ceux-ci qu'ils en acquittent les frais de port. C'est 40 cents, je crois, que l'on m'a demandé un jour de payer sur un paquet. Ne sachant d'où il me venait, je l'ai refusé, et il se trouve que c'était un modèle que l'on adressait au bureau des brevets. Constatant un mois plus tard que ce modèle s'était égaré, ceux qui me l'avaient envoyé sont venus m'expliquer la

chose. Dans un cas semblable, le receveur ne devrait certainement pas accepter un paquet, et l'on ne devrait pas nous demander d'en payer le port.

M. PELLETIER: Le sous-ministre m'apprend que les receveurs ont été régulièrement informés de leurs devoirs à cet égard. Quelques-uns ont probablement négligé de prendre connaissance des instructions qui leur étaient adressées. Nous verrons à ce que cela ne se répète plus.

M. EMMERSON: Il ne m'a pas été expliqué pourquoi la franchise postale a été enlevée à la députation en ce qui regarde le port des colis. Individuellement, je ne demande pas la gratuité du port des colis, mais il y a quinze ans que je suis membre de cette Chambre, et il arrive bien des fois à mes commettants de m'adresser de petits paquets. Pourquoi nous retirer ce privilège en conséquence de l'établissement de la poste aux colis? Si c'est par motif d'économie, le ministère des Postes ferait tout aussi bien de la pratiquer dans d'autres choses. Si le principe est mauvais, retirez à la députation la franchise postale; mais il ne m'est pas encore démontré qu'il existe de bonnes raisons pour la lui retirer aujourd'hui.

M. PELLETIER: Je ne m'oppose pas à cette discussion, car il est juste que l'on ait l'occasion de discuter ce grief, si c'en est un, au sein même de l'assemblée. Je dirai cependant que cette affaire n'a aucun rapport avec la présente loi. J'examinerai la chose de nouveau, et, lorsqu'elle se représentera à l'occasion du budget, je me ferai un plaisir d'en dire davantage à mes honorables amis.

M. EMMERSON: Peut-être le ministre a-t-il remarqué que, dans le paragraphe (c), il lui est donné le pouvoir d'établir un tarif relativement à toutes les matières qui peuvent être transportées par la poste, hors les lettres. Ceci a trait à un règlement, et il en a fait l'application. Nulle part la loi ne retire aux députés le privilège dont ils ont joui. Si le ministre peut me signaler quelque part une modification à la loi, je me le tiendrai pour dit; mais le simple établissement de la poste aux colis ne change rien à la loi en ce qui regarde une franchise dont les membres du Parlement jouissent depuis 1860.

M. EDWARDS: J'aimerais à savoir si vraiment il a été dérogé à une règle admise de tout temps dans cette Chambre. A-t-il été enlevé à la députation quelqu'un de ses privilèges? J'ai toujours compris que, pendant la durée des sessions, tout membre du Parlement avait le droit d'affranchir les lettres, livres et paquets qui partent d'ici. De même ai-je toujours compris que le public en général jouissait du même privilège à l'égard des lettres, livres et paquets que l'on adresse à des membres de cette Chambre. A quel égard ce privilège a-t-il été amoindri? Comme représentants du peuple, nous jouissons du même privilège que le public en général. Des personnes du dehors m'ont souvent parlé de ce privilège des membres du Parlement, et la réponse que je leur ai faite, ç'a été qu'elles jouissaient de ce même privilège. Pendant que la Chambre est en session, leur ai-je dit, vous avez le droit d'envoyer gratis à tout membre du Parlement comme à tout ministère n'importe quel objet qui se transmet par la poste. De même pour nous, quand la Chambre est en session, nous avons le privilège d'expédier gratis notre courrier; de sorte que nous sommes exactement sur le même pied que le public en général. Si nous avions le droit d'affranchir les colis qui partent de cette Chambre pendant que le public en général n'aurait pas eu le même droit à l'égard des matières qui nous sont adressées, ce serait la déviation d'un principe qui a toujours prévalu jusqu'ici.

M. KNOWLES: Le principe que l'honorable député énonce est aujourd'hui comme il a toujours été, à savoir que les membres de cette Chambre et leurs commettants ont à l'égard de la franchise postale les mêmes droits. Aujourd'hui cependant ni les uns ni les autres n'ont le privilège dont ils jouissaient avant certain jour du mois de février où il a plu au ministre de changer tout cela arbitrairement, comme je l'ai dit. Certains de mes commettants avaient contume de m'envoyer des échantillons des produits de leurs champs, pris ici et là dans le comté, qui est fort étendu, afin de les soumettre au bureau compétent, dans le but d'établir les qualités de différents sols et la manière de les traiter. Il y en a qui m'ont envoyé des minerais. Le public a eu le privilège de m'adresser ces choses gratuitement; mais, ce privilège, il ne l'a plus. Il faut maintenant payer le port afin de gonfler la recette du ministère des Postes. Le seul motif que l'on allègue, c'est l'économie; mais, du moment que l'inspecteur des postes à Sherbrooke continue à se promener à

travers la campagne dans un automobile de $4,500, m'est avis que le besoin d'économiser n'est pas aussi pressant que veut bien le dire le ministre. Il devrait, je crois, reconsidérer la chose, et ne pas pratiquer l'économie dans une affaire d'aussi minime importance; mais nous rendre, à titre de représentants du peuple, la franchise postale à l'égard des colis. J'aimerais bien à connaître l'opinion de l'honorable député de Selkirk sur ce point. Il est vrai qu'il ne fait pas encore partie du cabinet, mais j'espère qu'il y sera bientôt.

M. LEMIEUX: J'ai plus d'une fois lu dans la presse que l'on allait augmenter les frais de port des journaux. Pour ma part, je ne crois pas qu'on le fasse. Le prix est à l'heure qu'il est d'un quart de cent par livre. J'ai appris il n'y a pas bien longtemps que l'on se plaignait fort d'un abus de ce privilège par certains journaux, qui se vendent un sou sans donner une raisonnable moyenne de matières éditoriales, mais beaucoup d'histoires et beaucoup d'annonces.

Le directeur général des Postes est chargé, aux termes de la loi des postes, de décider ce qui est un journal et ce qui ne l'est pas. Et je ne doute pas qu'il n'y ait lieu pour lui d'y mettre de la discrétion, car il ne manque pas de propriétaires de journaux qui se plaignent hautement de ce que de leurs concurrents vendent leurs feuilles à Montréal, par exemple, un sou le numéro, le taux de l'abonnement étant de $3 par année, tandis qu'ils vendent ces mêmes feuilles, très fournies, bourrées d'annonces et d'historiettes, au prix de un dollar par année, dans toute l'étendue des Provinces maritimes, et du moment qu'on a dépassé une certaine zone. Il semble injuste pour les journaux ordinaires d'avoir à tenir tête à pareille concurrence. Pendant que j'en suis à parler des journaux, le ministre est-il en ce moment à discuter avec le directeur général des postes de la Grande-Bretagne la question du renouvellement de la convention postale que j'avais conclue, en 1907, avec le directeur général des postes d'alors, le très honorable Sydney Buxton, et dont l'effet fut de réduire de 4 pence à 1 penny la livre, ou de 8 cents à 2 cents de notre monnaie le port sur les magazines et journaux anglais? Cet arrangement fut conclu parce que dans le temps nombre de ligues et d'associations anglaises réclamaient une circulation plus étendue, au sein des possessions anglaises, des nouvelles de sources anglaise et impériale. Dans le temps les journaux et magazines anglais avaient une circulation très restreinte dans les possessions autonomes, en raison de ce qu'ils étaient grevés de lourds frais de port, et, comme résultat, ici au Canada nous avons été inondés de journaux et de revues des Etats-Unis. On se préoccupait alors au Canada d'activer la circulation des publications anglaises; on s'en préoccupait notamment au Sénat canadien, alors sous la direction de feu le sénateur sir George Drummond. Je décidai de régler la question avec le directeur général des postes de la Grande-Bretagne, et il fut entendu que les journaux et revues anglaises seraient soumis à un port de deux cents la livre au lieu de huit, depuis le bureau de poste en Angleterre jusqu'à Liverpool, les frais de transport à partir de Liverpool restent à la charge de l'administration postale canadienne. Le résultat a été assurément très satisfaisant. Je me souviens qu'un jour je me tenais sur le quai à Liverpool, quelques mois après la mise en vigueur de cette convention, et je demandai au capitaine du steamer de me donner une idée de l'augmentation qui s'était produite dans le nombre des journaux et des magazines anglais expédiés au Canada. J'éprouvai la plus vive surprise à la vue du grand nombre de paniers et de sacs remplis de journaux et de revues qui se trouvaient là comme résultat de cet arrangement.

Les chiffres ont depuis été publiés et sont, certes, très satisfaisants. En 1906, l'année qui précéda la mise en vigueur de cette convention, le poids des publications anglaises expédiées au Canada était relativement infime; mais la réduction du port qui fut convenue en 1907 porta les fruits suivants: en 1908, le poids des publications anglaises expédiées au Canada s'élevait à 2,328,000 livres; en 1909, à 2,910,000 livres; en 1910, 3,836,000 livres; en 1911, 4,747,000; en 1912, 5,785,000 livres. Figurez-vous ce que cela signifie pour un pays qui, comme le nôtre, reçoit un si grand nombre d'immigrants des Iles-Britanniques, surtout dans l'Ouest. Grâce à cet arrangement, l'immigrant arrivé de date récente peut continuer à recevoir les journaux de son pays, à un taux très modique; et d'autre part, non seulement nos journaux mais nos clubs, nos associations et nos hommes politiques sont à même de s'alimenter de nouvelles aux bonnes sources.

On a affirmé à maintes reprises pendant

que se discutait en cette Chambre la réduction des taux de la télégraphie sous-marine que presque tous nos journaux, tant dans l'Ouest que dans l'Est, recevaient ce qu'on appelle des nouvelles "altérées" de sources américaines. Personnellement, je ne crois pas que le service des nouvelles soit "manipulé", et, cependant, si ces nouvelles nous viennent via New-York, elles ont d'abord été adressées aux journaux de New-York ou peut-être de Chicago ou de San Francisco, par l'intermédiaire d'agences américaines et pour l'usage du public américain, et ce n'est qu'après coup qu'on les transmet au public canadien. Les nouvelles peuvent ne pas différer essentiellement, et cependant lorsqu'on les rapproche de celles consignées dans les quotidiens anglais qui nous arrivent une semaine ou deux après, on constate que la nuance est assez notable; et c'est pourquoi, dans l'un et l'autre parti, nous nous sommes efforcés depuis quelques années d'obtenir une meilleure réglementation postale et un service télégraphique plus économique entre la métropole et le Canada. Je lisais l'autre jour une lettre dans le "Times", de Londres, du lundi 6 avril, signée par Evelyn Wrench. Il est probable qu'Evelyn est un nom de femme, mais il existe tant de noms anglais singuliers que je n'en suis pas bien sûr.

M. GEORGE E. FOSTER: Dans le cas actuel ce n'est pas un nom de femme.

M. LEMIEUX: En tous cas, peu importe; tant mieux si c'est un nom de femme. Avec votre permission, monsieur le président, je vais donner lecture de quelques extraits de cette lettre, ce correspondant ayant voyagé dans les possessions anglaises depuis la conclusion de cet arrangement de 1907, et il est intéressant de noter ce qu'il a pu observer. L'article a pour titre "La poste canadienne aux revues." "Question de grand intérêt pour l'Empire" et il est ainsi conçu:

A monsieur le rédacteur du "Times":

Monsieur,—Notre attention au moment actuel est tellement absorbée par des questions d'intérêt anglais, qu'il y a lieu de craindre que notre convention avec l'administration postale canadienne relative aux périodiques ne soit pas renouvelée, en d'autres termes, qu'une question d'intérêt vital pour l'empire ne reste sans solution.

Qu'on me permette d'interjeter ici une observation: lorsque mon honorable ami le directeur général actuel des Postes s'est aperçu que le volume des effets postaux expédiés outre-mer atteignait un chiffre élevé, il a insisté pour que l'administration postale anglaise participât à la dépense. J'ignore ce qu'il a décidé de faire, mais sans doute qu'il va nous faire part de ses vues dans quelques instants. Voici la suite de la lettre:

Et cependant, ce n'est pas aller trop loin que d'affirmer que la destinée ultime du Canada et le sort réel de l'empire, c'est-à-dire des possessions autonomes, vont se décider, non pas dans Downing-Street, mais dans les provinces des prairies de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba, et dans la Colombie-Anglaise. Les centaines de mille américains et étrangers qui ont élu domicile dans ce qui reste des terres de la région la plus favorisée de l'Ouest depuis douze ans, et les milions de futurs colons, viendront-ils à comprendre que le Canada ne se maintiendra comme pays autonome qu'au sein de l'empire britannique et non ailleurs?

C'est là le nœud de toute la question impériale, et ceux qui sont le plus intimement au fait des choses canadiennes et des conditions d'existence du Canada se rendent bien compte qu'une des initiatives les plus utiles à prendre dans l'intérêt de l'empire consisterait à envoyer au Canada les meilleures publications anglaises et à le doter d'un service de nouvelles exactes par télégraphie sous-marine. Ces deux mesures sont d'une égale importance. On ne saurait exagérer les avantages résultant de la convention postale canadienne relative aux revues, conclues en 1907, entre M. Lemieux et sir Sydney Buxton. A la suite de cette convention, à chaque voyage que l'on faisait au Canada on ne pouvait manquer d'être frappé de l'énorme augmentation dans la vente des publications anglaises de choix. Avant 1907, c'était plutôt l'exception que la règle de trouver des journaux et périodiques anglais dans les familles canadiennes. A ce moment, le Canada dépendait entièrement des Etats-Unis pour sa littérature courante. Encore aujourd'hui, la vente des magazines américains dans le Dominion atteint un total énorme, mais ces publications américaines n'occupent plus tout le terrain, comme c'était le cas antérieurement à 1907.

Au cours d'un voyage récent s'étendant depuis le Saint-Laurent jusqu'à Prince-Rupert, dans la Colombie-Anglaise, j'ai été frappé de voir comme il était facile de se procurer aujourd'hui les publications anglaises, même dans les plus petits centres de la région des prairies, et les mots "La malle anglaise vient d'arriver" sont fréquemment affichés à la porte de chez les marchands de journaux dans toutes les parties du Dominion.

La lettre se continue:

Une des choses qui frappe le plus le visiteur en Australie, dans la Nouvelle-Zélande et dans l'Afrique du Sud, s'il est au fait de l'état des choses au Canada, c'est le merveilleux service télégraphique sous-marin qui transmet des nouvelles de source anglaise, non seulement de ce qui se passe dans la Grande-Bretagne, mais de ce qui se passe hors de l'empire; et ce service est utilisé par les principaux journaux dans ces pays. Ou, pour exprimer la chose sous une autre forme, le visiteur au Cana-

da qui est au courant de l'état des choses dans les autres possessions autonomes de la Grande-Bretagne, est révolté par l'insuffisance du service télégraphique sous-marin de nouvelles de provenance anglaise, et encore plus de l'inexactitude voulue des nouvelles qui y parviennent par voie de New-York. Ce qui tire l'œil constamment, c'est le compte rendu d'affaires de divorce dans la haute société, ce sont des affirmations exorbitantes au sujet de nos principaux hommes politiques, le tout manipulé avec l'habileté caractéristique du journaliste américain. Tant que le Canada ne recevra pas toutes les nouvelles anglaises directement de Londres, comme cela a lieu dans les autres possessions autonomes, jamais on ne pourra dire que l'état de choses est satisfaisant. C'est une raison de plus pour que nous fassions l'impossible en vue d'assurer la dissémination la plus large des publications anglaises courantes, comme l'a effectué la mise en vigueur du tarif postal canadien actuel sur les périodiques, lequel tarif n'a plus que trois mois encore à rester en vigueur.

Cette question a quelque peu attiré l'attention en Angleterre, et j'ai remarqué qu'il y a quelques jours une députation s'est présentée au directeur général des Postes de la Grande-Bretagne, M. Hobhouse, mais si l'on en juge par ce qu'en ont dit les journaux, je crains fort que le haut fonctionnaire en question ne soit pas beaucoup disposé à se rendre aux désirs de mon honorable ami le directeur général des Postes. Cependant, comme mon honorable ami a porté la subvention en aide au transport du courrier de $600,000 à $1,000,000,—ce sont là, je pense, les chiffres exacts. . .

M. PELLETIER: C'est cela.

M. LEMIEUX: S'il éprouvait quelque difficulté à conclure un arrangement satisfaisant avec l'administration postale anglaise, il serait toujours en mesure de maintenir le service. Je ne suis pas plus anglais que le roi, mais je suis suffisamment "British" pour approuver que nous contribuons au moins notre pleine part en vue de l'heureux règlement de cette question. Lorsque nous eûmes à nous occuper de cette affaire en 1907, nous constatâmes que dans les établissement miniers de Cobalt et d'ailleurs on distribuait à nos gens des magazines de bas prix et des journaux assez peu recommandables. Nous jugeâmes qu'en facilitant la circulation des journaux et des magazines anglais nous pourrions rendre un réel service à la cause de l'empire au Canada. La convention a donné des résultats très heureux, certes, si l'on en croit les chiffres que j'ai cités à la Chambre, et j'ai le sincère espoir que mon honorable ami va faire de son mieux pour engager les autorités à la renouveler. Certes, ce serait grand dommage si le directeur général des postes en Angleterre remettait en vigueur l'ancien tarif postal prohibitif en ce qui regarde les journaux et magazines expédiés au Canada. Un commerce très notable s'est développé chez nous.

Comme le déclare ce correspondant, M. Wrench, dans chaque petit village, dans chaque township de l'Ouest, vous voyez à la gare un tableau où l'on annonce que le courrier d'Angleterre est arrivé ou arrivera à une certaine date, et partout vous trouvez en vente des publications périodiques et des journaux anglais. A mon avis, mon honorable ami devrait tenter un effort suprême afin d'aller au-devant des vœux du ministre des postes de la Grande-Bretagne et amener un renouvellement de l'entente qui avait été conclue.

M. PELLETIER: La question que vient de soulever mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux), est de la plus haute importance. Je n'aimerais pas à la discuter dans tous ses détails, à l'heure actuelle, vu que toute l'affaire fait le sujet de négociations entamées entre les ministères des postes de la Grande-Bretagne et du Canada. J'approuve de tout cœur presque toutes les remarques qu'a faites mon honorable ami à ce sujet; mais à mon sens, bien qu'il ait établi qu'il soit fort au courant de presque tous les détails, il y a un aspect de la question sur lequel il est dans l'erreur. Il affirme que le grand effort à tenter de la part du ministère des Postes canadiens c'est l'induire le ministère des postes de la Grande-Bretagne à renouveler l'entente. S'il ne s'agissait que de cela, la question serait très facile à régler. Mon honorable ami demande tout simplement de renouveler l'entente qui existe depuis 1907, mais il devrait se rappeler que ce que le département des Postes a accompli en ce sens, sous sa direction, ne concorde pas absolument avec les propositions qu'ils vient de faire. L'aperçu général qu'il a donné de la question est exact, mais il y a également quelques détails qui ont leur importance. Il est absolument vrai, comme l'a affirmé mon honorable ami, qu'avant les modifications opérées par le ministère des Postes du Canada, en 1907, notre pays était enrichi par la littérature américaine, sous forme de publications périodiques. Les magazines anglais étaient fort rares. Lorsqu'il présidait au ministère des Postes, mon honorable ami jugea à propos de conclure une entente avec le ministère des postes de la

Grande-Bretagne, en vertu de laquelle, pendant un certain nombre d'années, les revues périodiques britanniques seraient admises au pays aux conditions les plus favorables.

Cette entente fut conclue pour une période de quatre ans, à partir de l'année 1907.

Après avoir été en vigueur pendant quatre ans, elle fut renouvelée pour une autre année. Après mon entrée en fonctions au ministère des Postes, j'ai cru que la politique inaugurée par mon prédécesseur en office était excellente sous plusieurs rapports, et je renouvelai l'entente pour une autre année. Mais, en même temps, les autorités postales de la Grande-Bretagne furent informées qu'à l'expiration de la convention l'on aurait à conclure d'autres arrangements.

Il est important que les honorables députés sachent quels sont ces arrangements, afin qu'ils soient en état de former correctement leur opinion au sujet de cette question. Sur toutes les publications anglaises qui viennent au Canada le ministère des postes de la Grande-Bretagne perçoit des frais de port à raison de un penny ou de 2 cents par livre, pour leur transport de Londres à Liverpool, soit une distance de 210 milles. Tout cet argent va au ministère des postes de la Grande-Bretagne, tandis que le Canada, lui, transporte ces mêmes publications de Liverpool à n'importe quel endroit du pays, même jusqu'à Vancouver ou à Victoria, sans recevoir un centin pour couvrir ses frais. En d'autres termes, les autorités postales de la Grande-Bretagne reçoivent 2 cents par livre, pour le transport de ces publications sur une distance de 210 milles, quand le Canada ne reçoit pas un sou pour transporter ces mêmes matières postales sur une distance de 5,000 à 6,000 milles. Voilà la situation qui existe à l'heure actuelle. Je n'ai nullement l'intention de l'apprécier et je ne demande pas non plus à la Chambre de le faire. Les magazines américains qui entrent au pays paient à raison de 4 cents par livre ou de 1 cent par 4 onces.

Nous avons proposé aux autorités postales de la Grande-Bretagne de séparer également entre les deux pays le penny qu'elles perçoivent, c'est-à-dire: qu'elles gardent un sou pour transporter ces matières sur une distance de 210 milles, et que nous ayons un sou pour les transporter sur les distances variant entre 5,000 et 6,000 milles. A mon avis, c'est là un marché assez équitable. Si nous réussissions à conclure cet arrangement, les magazines de la Grande-Bretagne continueront à entrer au Canada à un coût de moitié moindre que les publications américaines.

En réalité, le but que l'on voulait atteindre en vertu de l'ancien arrangement c'était, comme l'a déclaré mon honorable collègue de Rouville (M. Lemieux), d'encourager la littérature anglaise à venir au Canada, et ce but a été atteint. Lorsque cette entente fut conclue, le Canada recevait moins de 500,000 livres de publications périodiques anglaises, et vous avez entendu l'honorable député de Rouville affirmer devant la Chambre qu'à un moment donné il en entrait annuellement au Canada plus de 2,000,000 de livres.

M. LEMIEUX: En 1908, il est entré au Canada 2,328,000 livres, et en 1912, 5,785,000 livres. Ces chiffres vont en augmentant d'année en année.

M. PELLETIER: Qui a le bénéfice de cette augmentation? Il n'y a pas de doute que le Canada a sa part de bénéfice, mais les éditeurs de ces revues périodiques font, eux aussi, de gros bénéfices.

Le ministère des postes de la Grande-Bretagne a perçu une somme annuelle de $100,000 pour transporter ces magazines de Londres à Liverpool, et, à mon sens, nous sommes très raisonnables de demander aux autorités anglaises de partager avec nous ces frais de port de 2 cents par livre, maintenant que le but poursuivi a été atteint, et que la circulation de ces publications est bien établie au Canada. L'ancien arrangement a été renouvelé pour une autre année, en 1912. Le ministère des postes de la Grande-Bretagne nous a demandé de le continuer encore pour un an, en 1913. Nous avons répondu: Afin de vous donner le temps suffisant pour étudier la question, nous allons le prolonger encore pour une période de six mois. En conséquence, l'entente fut prolongée jusqu'au 1er décembre dernier, puis les autorités postales de la Grande-Bretagne nous demandèrent de la prolonger pendant six autres mois. Nous avons alors répondu: Nous allons la prolonger pour une période de trois autres mois. A l'expiration des trois mois, on nous demanda de continuer l'arrangement pendant une période de six autres mois. Cela leur va très bien de prolonger ainsi l'entente de temps à autre, car, dans l'intervalle, le ministère des postes de la Grande-Bretagne perçoit pour lui tous les frais de poste. Nous avons consenti à prolonger l'arrangement pour trois autres mois, c'est-à-dire

jusqu'à la fin de juillet. Dans l'intervalle, nous espérons, de fait nous sommes presque assurés, que nous allons en arriver à une entente raisonnable, par laquelle ces publications périodiques jouiront d'une espèce de tarif de faveur, car c'est ce qui les attend au Canada.

Mon honorable ami de Rouville sait fort bien que, quoique nous fassions ici, ce n'est pas de nature à faire tort sous quelque forme que ce soit aux éditeurs de ces magazines, car ils ne nous paient pas un seul sou. Ils ne traitent en rien avec nous; ils confient tout simplement leurs publications aux postes anglaises, et le ministère des postes de la Grande-Bretagne se contente de payer au gouvernement canadien le prix de l'union postale internationale sur tous les courriers qui arrivent au pays, en vertu de l'entente que le gouvernement canadien a conclue pour le transport des matières postales avec les compagnies transatlantiques. Si cet arrangement temporaire n'avait pas été conclu, les autorités postales de la Grande-Bretagne nous aurait payé les mêmes prix pour le transport de ces publications que pour toutes les autres matières qui sont transportées par courriers. Jusqu'à présent, elles ont évité de payer ces frais de poste, et toute la question se résume maintenant à ceci: Le ministère des postes de la Grande-Bretagne se décidera-t-il à payer au gouvernement du Canada pour l'envoi de ces magazines, non pas les mêmes taux qu'il paie pour toutes les autres matières postales, mais une partie de ces prix; ou bien le Canada doit-il continuer à jamais à transporter gratuitement ces magazines? Après tout, l'entente actuelle avait tout simplement pour but d'encourager les éditeurs des magazines anglais à envoyer leurs publications ici. Nous sommes allés très loin pour atteindre ce but, et nous sommes encore prêts à faire notre bonne part, mais nous désirons voir les autorités postales de la Grande-Bretagne venir nous rencontrer à mi-chemin et conclure avec nous de nouveaux arrangements, qui continueront la préférence dont ces publications jouissent à l'heure actuelle sur le sol canadien.

Nous sommes d'avis que le ministère des postes de la Grande-Bretagne devrait faire non pas la moitié du chemin, mais au moins un petite distance, afin que l'on en vienne à une entente à ce sujet.

M. OLIVER: Est-ce que la situation, à propos de cette question des frais de poste de ces magazines, n'est pas exactement la même que pour les lettres, c'est-à-dire: que chaque pays perçoit ses propres frais de poste sur les matières qui sont expédiées dans l'autre pays, et transporte ensuite franc de port les matières qui lui arrivent de ce même pays? C'est là le principe de la convention postale avec la Grande-Bretagne, si je ne me trompe pas?

M. PELLETIER: Oui; mais il y a quelques distinctions à faire. Lorsqu'une lettre est mise à la poste, en Angleterre, les gens qui l'expédient placent des timbres sur l'enveloppe, lesquels vont au ministère des postes de la Grande-Bretagne, mais les autorités postales britanniques paient au gouvernement canadien 35 cents par livre pour toutes les lettres qui sont transportées par nos transatlantiques, tandis qu'en vertu de l'arrangement actuellement en existence les autorités anglaises n'ont jamais payé un seul sou pour le transport de ces magazines. C'est là la différence.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami a en ceci un magnifique exemple de ce que signifie le libre-échange. Il prétend que nous devrions recevoir un sou des deux sous par livre que perçoit le ministère des postes de la Grande-Bretagne sur les journaux et les publications, pour leur transport de Londres à Liverpool.

Mais le ministre des postes de la Grande-Bretagne pourrait peut-être rétorquer à mon honorable ami: Lorsque nous expédions des marchandises au Canada, nous sommes obligés d'acquitter des droits de douanes de 25 p. 100 à 60 p. 100. Evidemment que vous, Canadiens, vous aimez la mère patrie, vous aimez l'empire, mais vous n'hésitez pas à taxer les marchandises qui vous sont expédiées d'Angleterre au Canada, tandis que vous ne payez pas un sou de droits lorsque vous exportez vos produits de toutes sortes sur le marché de la Grande-Bretagne, qui est encore votre meilleur client, après tout.

Toutefois, ce n'est pas là la question en jeu à l'heure actuelle; je ne la mentionne que dans le but de faire voir à mon honorable ami que le maître général des postes de la Grande-Bretagne pourrait faire une excellente réplique à l'argument qu'il vient d'apporter. Il ne doit pas oublier que la Grande-Bretagne a accordé un traitement de faveur au Canada, c'est-à-dire que la mère patrie à modifié ses lois postales

tout particulièrement dans le but de répondre aux besoins du Canada.

M. PELLETIER: Un traitement de faveur?

M. LEMIEUX: Certainement. Cette entente n'existe pas avec les autres colonies ou dominions; il n'y a que le Canada et peut-être aussi Terre-Neuve qui en bénéficient. C'est pourquoi nous avons le droit d'affirmer que cet arrangement a été spécialement fait en faveur du Canada. Mon honorable ami ne doit pas oublier non plus que, si sir William Mulock et le Gouvernement canadien ont pu obtenir, en 1897, le port de lettres à deux sous dans toutes les parties de l'empire, nous le devons à l'initiative des autorités postales de la Grande-Bretagne. Le Canada a évidemment battu la marche à propos de cette question, et il fut toujours au premier rang.

La réduction de 3 à 2 cents avait été l'objet d'efforts tentés au Canada et par certains personnages en Angleterre, mais sans succès, pendant dix ou quinze ans. J'ai souvenance d'avoir lu le procès-verbal des débats de la conférence impériale à ce sujet. Que le ministre consulte les rapports des conférences et il se convaincra que ce ne fut qu'avec répugnance que les autorités britanniques cédèrent à la dernière extrémité. Mais ce fut grâce à l'acquiescement du ministère des postes britannique que le Canada obtint enfin la réduction de la taxe postale pour tout l'empire britannique. Cette réforme s'effectua à la demande du Canada, à la suite du magistral exposé de faits de sir William Mulock. Ce fut un coup de maître et aujourd'hui personne ne saurait nier que cette réduction des taxes postales dans tout l'empire britannique n'ait abouti aux plus heureux résultats. En pareille matière, il faut se faire de mutuelles concessions. Je le sais, le département des Postes au Canada perd quelques milliers de dollars....

M. PELLETIER: Cinquante mille dollars.

M. LEMIEUX: ..mais que peut donc gagner le ministre des Postes à détruire cette préférence d'ordre intellectuel entre la Grande-Bretagne et le Canada, à cause de cette misérable somme de $50,000?

Nous taxons les marchandises de provenance britannique, tandis que l'Angleterre admet nos produits en franchise douanière, et si on se rappelle que l'Angleterre a cédé à la demande du ministère des Postes du Canada relativement à l'établissement du port des lettres à deux sous dans tout l'empire, ne devrions-nous pas entrer en accommodement?

M. PELLETIER: Si l'honorable député me le permet, je lui rappellerai que cette somme de $50,000 serait ce que nous recevrions, si les deux cents, aujourd'hui encaissés par le ministère des postes de la Grande-Bretagne étaient répartis entre ce dernier ministère et le département des Postes du Canada. Mais la somme que le ministère des postes britannique aurait à payer au Gouvernement canadien, si les taxes postales s'appliquant à cette catégorie de service étaient perçues, serait de $250,000. C'est dans cette mesure-là même que les périodiques de la Grande-Bretagne bénéficient aujourd'hui des arrangements postaux actuels. La seule proposition qui soit maintenant formulée, c'est qu'au lieu d'imposer des taxes similaires à celles que nous imposons aux revues étrangères, la somme perçue soit répartie entre nous. L'honorable député en conviendra, il ne s'agit pas ici d'une question d'arrangement commercial entre le gouvernement britannique et notre Gouvernement. A mon avis, c'est tout simplement une question d'arrangement entre le ministère des postes de la Grande-Bretagne et notre département des Postes.

Prétendre que, parce que l'Angleterre admet nos produits en franchise douanière, nous devrions la faire bénéficier de cet avantage, c'est s'écarter de la question en discussion. L'Angleterre est un pays de libre-échange et n'impose de droits de douane élevés ni sur les produits canadiens ni sur ceux d'aucun autre pays du monde. Ce n'est nullement là un avantage spécial au bénéfice du Canada; c'est le régime fiscal de l'Angleterre. C'est sans doute pour cette raison que le gouvernement britannique n'a pas fait valoir l'argument mentionné par l'honorable député et je ne m'attends pas qu'il le fasse à l'avenir. Le ministre des postes de la Grande-Bretagne, je l'espère, sera en mesure de s'entendre avec nous et de faire un autre arrangement dont continueront à bénéficier les périodiques britanniques, sans laisser retomber tous les frais, sans aucune compensation, sur le plus pauvre des deux gouvernements, le ministère des Postes du Canada. Voilà la seule question à débattre. Ce que propose l'honorable député, c'est

que cet arrangement soit absolument léonin. Voilà sept ans qu'il en est ainsi. Le but a été atteint, puisque nous n'obtenons aujourd'hui guère plus que les cinq ou six millions de livres encaissées, en 1910, au dire de l'honorable député. Il n'y a pas d'accroissement sensible de recettes, et si nous laissons la taxe étrangère à quatre cents la livre et la taxe des périodiques britanniques à deux cents la livre, les espérances conçues à cette époque se seront pleinement réalisées. Les raisons militant en faveur de cette convention sont de notoriété publique. On affirma que si on accordait cette préférence pendant trois ou quatre ans, les périodiques britanniques pourraient acquérir droit de cité au Canada et qu'alors on pourrait les mettre sur un pied d'égalité avec les autres. Ils ont aujourd'hui droit de cité au Canada, et les députés de droite et de gauche, j'espère, me prêteront main forte dans les efforts tentés pour faire face à la situation nouvelle ainsi créée. Il nous a fallu relever sensiblement le chiffre des subventions payées aux paquebots-poste, et majorer les sommes versées aux compagnies de chemins de fer pour le transport des dépêches. Les chemins de fer transportent nos correspondances moyennant une allocation de tant par mille de parcours en wagon.

D'après les nouveaux arrangements, nous allons transporter 6,000,000 de livres de périodiques britanniques, et il nous faudra payer aux chemins de fer 16 cents par mille de parcours en wagon, ou 9 cents par mille de parcours en wagon, suivant le cas, pour le transport de ces périodiques

En pareilles circonstances, le ministère des postes de la Grande-Bretagne, à mon avis, devrait nous faire des concessions, et j'espère qu'il le fera. L'autre jour, à Londres, les éditeurs de ces publications périodiques britanniques ont conféré avec le très honorable M. Hobhouse. Quelques-uns lui dirent que la prétention du ministère des Postes du Canada était bien fondée. Ils ont ajouté qu'ils appréciaient ce qu'avait fait le Gouvernement canadien. La presse anglaise, le "Times" entre autres, affirme que le Gouvernement canadien envisage la question à un point de vue légitime.

M. Hobhouse a répondu aux éditeurs qu'ils pourraient relever fort légèrement le prix d'abonnement à leurs publications. A leur tour, ils lui ont renvoyé la balle, lui disant qu'il devrait consentir à notre requête sans demander de majorer les frais. En pareille matière, tous les députés au Parlement fédéral devraient être du même avis, et bien que nous désirions continuer à accorder la préférence aux périodiques britanniques, il n'est pas juste que le ministère des Postes du Canada supporte tout le fardeau et le ministère des postes de la Grande-Bretagne devrait en prendre sa part.

M. LEMIEUX: Je ferai observer au ministre des Postes qu'il importe d'en venir à une entente, même s'il fallait renouveler la même convention; car il ne faudrait pas qu'une question de quelques mille dollars fit obstacle à une convention qui, au point de vue moral et impérial, a abouti à de si admirables résultats depuis quelques années. Le ministre a fait allusion à la délégation qui s'est rendue auprès de M. Hobhouse, le 21 avril. Pour l'édification du comité, je tiens à citer un court extrait des observations présentées au ministère des postes de la Grande-Bretagne. Une dépêche que j'ai sous les yeux dit:

L'honorable Harry Lawson, au nom de l'union de la presse de l'empire, l'organisation de la députation, dit qu'il ne s'agit pas seulement d'une question de finance. Relever la taxe serait une mesure rétrograde, absolument inouïe. La réduction de taxe en 1906 permit aux périodiques britanniques, pour la première fois, de faire concurrence aux publications américaines. La quantité de périodiques actuellement transportés atteint le chiffre global annuel de 6,000,000 de livres, dont plus de la moitié a été expédiée au Canada par des particuliers.

Voilà qui prouve que le lien qui rattache l'immigrant britannique au Canada à son ancien foyer domestique dans la mère patrie n'est pas rompu, et c'est là un précieux appoint pour tous ceux qui croient non seulement à l'importance de ce lien, mais encore à la valeur de la littérature britannique en son ensemble. Certes, cette convention a produit de merveilleux résultats, depuis son adoption. M. Lawson dit que la moitié des 6,000,000 de livres de périodiques et de journaux britanniques ainsi transportés sont expédiés, non pas par les éditeurs, mais par les parents de nos immigrants de l'Ouest. Il ajoute:

Les grandes maisons de publication ici avaient inauguré au Canada des campagnes pour sollicitation d'abonnements, et cela avec d'excellents résultats.

Même une légère modification de taxes suffirait pour faire péricliter cette industrie, qui mérite tout l'encouragement possible: la dissémination des nouvelles et la distribution de la bonne littérature. L'article ajoute:

Toute modification apportée au coût du transport ferait péricliter une importante industrie. On porte à £13,000,000 au plus le chiffre de la dépense annuelle effectuée pour le maintien de la taxe actuelle par le ministère des postes de la Grande-Bretagne.

Sir George Riddell s'est plutôt borné aux ouvrages de l'esprit, aux romans destinés au lecteur canadien. Il fit observer au ministre des Postes que le système en vogue en Amérique pour faire la cour diffère du mode en honneur en Angleterre, surtout dans les romans, et les éditeurs anglais tiennent à ce que la jeunesse canadienne soit mise au courant des bonnes coutumes anglaises en pareille matière.

D'autres orateurs firent observer qu'avant l'inauguration du tarif actuel, les périodiques américains se vendaient au Canada à 15 cents, contre 25 cents exigés pour les périodiques britanniques, et qu'aujourd'hui 40 p. 100 des périodiques en circulation au Canada sont d'origine anglaise, au lieu de cinq pour cent comme autrefois.

La circulation des magazines britanniques s'est donc accru de cinq à quarante pour 100. Je connais la situation où se trouve le ministre; la convention en question est l'œuvre du ministère des Postes du Canada, et nous avons tout mis en œuvre pour répondre aux désirs de nos populations et aux vœux des éditeurs d'outre-mer. Voilà plusieurs années que cette convention est en vigueur; elle a abouti à de merveilleux résultats au point de vue impérial, comme au point de vue littéraire. Je n'hésite nullement à le dire, en toute déférence pour les publications américaines, les publications britanniques, à mon avis, l'emportent de beaucoup sur les autres publications de langue anglaise. Aujourd'hui que les magazines britanniques ont atteint le niveau élevé de 40 p. 100, toute mesure rétrograde qu'on pourrait prendre ne saurait s'inspirer des intérêts du Canada. J'adjure donc le ministre de tenter l'impossible pour faire renouveler cette convention; et quand bien même le ministère des Postes du Canada perdrait quelques milliers de dollars en ne faisant rien payer au ministère des postes de Grande-Bretagne pour le transport sur mer, qu'il le fasse. L'intérêt du pays le demande.

M. G. E. FOSTER: Je désire faire une courte observation, et cela parce que je ne veux pas que le ministre des postes de la Grande-Bretagne se figure que l'argument formulé par l'honorable député (M. Lemieux) est le sentiment qui domine dans cette Chambre ou au sein du comité, si on l'interprète comme prêtant son appui au ministre des postes britannique dans son refus d'acquiescer à une fort juste proposition formulée par notre propre ministre des Postes.

Pour moi, sans doute, je comprends très bien et je reconnais qu'il est désirable que la littérature du genre de celle dont on a parlé, ce soir, vienne du centre de l'empire dans notre pays, en quantités croissantes, mais cette question se présente sous deux faces. Si nous sommes désireux de faire beaucoup, de souffrir et de supporter beaucoup et d'unir tous nos efforts pour développer et augmenter ce sentiment, il est aussi important, suivant moi, que la mère patrie parle aussi haut que nous et ait des sentiments aussi vifs que les nôtres sur ce sujet. Je ne comprends pas comment le directeur général des postes, en Angleterre, peut refuser d'accepter la proposition très modérée qui lui a été faite par notre directeur général des Postes. Si nous ne transportions presque rien, il y a un certain nombre d'années, nous transportons aujourd'hui six millions de livres de magazines. Nous faisons ce transport absolument à nos propres frais. Je consens volontiers à ce que nous fassions ce transport et même le double à nos frais, si c'est nécessaire, mais je voudrais que les arrangements soient développés aussi fortement en Angleterre pour montrer que le sentiment impérial est aussi puissant là-bas qu'ici et que par conséquent ils devraient consentir à prendre une part raisonnable du fardeau.

M. OLIVER: Le ministre des Postes nous a dit que les postes d'Angleterre payaient trente-cinq cents par livre pour le transport océanique de la Grande-Bretagne au Canada.

M. PELLETIER: Aux autorités canadiennes.

M. OLIVER: Aux autorités canadiennes. Le ministre des Postes ne pense-t-il pas que le prix soit assez élevé? Il me semble que trente-cinq cents par livre pour le transport des sacs de dépêches sur l'océan, quand le tarif de fret est exorbitant à un cent la livre, est un prix qui aide au transport des renseignements de l'autre côté de l'océan.

M. PELLETIER: Ce sont les tarifs de l'Union postale.

M. OLIVER: Je dis seulement que ce n'est pas un petit tarif et que le pays ne perd rien à la transaction ou que s'il y perd cela ne devrait pas être.

M. PELLETIER: Nous perdons beaucoup.

M. OLIVER: Dans quelles circonstances et conditions payons-nous ce montant? Les

postes d'Angleterre payent à notre département qui à son tour paye aux compagnies. A qui payons-nous plus que trente-cinq cents par livre pour le transport de nos lettres de l'autre côté de l'océan?

M. PELLETIER: Aux compagnies de navigation.

M. OLIVER: Quelles compagnies?

M. PELLETIER: Quatre.

M. OLIVER: Sont-ce les mêmes compagnies de navigation auxquelles nous payons un millier de dollars de subvention?

M. PELLETIER: C'est le montant que nous payons pour le transport de nos dépêches, un million de dollars; cette somme comprend tout. C'est le montant stipulé au marché. Il y a quatre compagnies: la ligne Allan, celle du Pacifique-Canadien, la White-Star et celle du Canadian-Northern qui ont conclu avec nous une convention en vertu de laquelle nous payons à elles toutes un million de dollars par an, pour le transport de nos dépêches du Canada en Angleterre et pour nous apporter au Canada les dépêches de la Grande-Bretagne.

M. OLIVER: Par conséquent, en réalité cela ne fait aucune différence pour nous si on transporte une tonne ou cent tonnes de dépêches ou quel prix on peut nous demander pour ce transport; nous payons un prix fixe aux compagnies de navigation et nous avons pour ce montant le service qu'elles nous donnent.

M. PELLETIER: Mon honorable ami se trompe sur ce point. Cette année les compagnies ont dit au département des Postes et je crois au département du Commerce et de l'Industrie que le volume des sacs de dépêches s'était tellement accru que nous devrions augmenter la subvention. Mais il y a une raison plus plausible. Quand nous devons prendre ces magazines en hiver à Halifax ou Saint-Jean et en été à Québec ou Montréal, nous payons pour le transport de ces six millions de livres seize cents par wagon-mille.

M. OLIVER: Je m'occupe seulement du transport océanique et j'ai toujours à l'esprit que si d'après la comptabilité nous payons 35 cents pour le transport de ces dépêches, en réalité nous ne payons rien; nous versons un million de dollars pour établir un monopole de navigation entre le Canada et l'Angleterre. Vous ne payez rien pour le transport des dépêches qui est un incident subordonné au paiement de la subvention que nous versons aux compagnies, qu'elles transportent ou non une livre de dépêches.

M. PELLETIER: Nous avons le droit de mettre toutes nos dépêches et celles des Etats-Unis qui passent par le Canada à bord de ces navires qui sont tenus de faire le transport des dépêches de l'Angleterre ou d'autres pays européens au Canada. C'est une convention faite à prix fixe et qui comprend le monde entier.

M. OLIVER: Si nous n'envoyions, ni ne recevions une livre de dépêches par aucun de ces navires de ces quatre lignes, nous verserions néanmoins un million de dollars.

M. PELLETIER: Mais nous ne ferions pas la convention.

M. OLIVER: La convention étant faite telle qu'elle existe, que les compagnies apportent une livre de dépêches ou rien, elles recevront le million de dollars.

M. PELLETIER: C'est une subvention postale que nous donnons à ces compagnies.

M. OLIVER: En réalité, cela ne fait aucune différence d'argent au gouvernement canadien, si les compagnies transportent cinq millions de livres ou rien; cela ne lui coûte pas un sou de plus pour le voyage sur l'océan qu'il ne paierait si les magazines venaient ou non.

M. PELLETIER: Je ne pense pas de la même manière. La supposition de l'honorable député d'Edmonton ne peut pas se produire. Les magazines anglais qui viennent chez nous ont leurs abonnés ici et il y a toujours un certain volume de ces articles de poste à transporter. C'est un trafic aussi régulier qu'une horloge, sauf qu'il paraît augmenter en poids et en dimension. Le nombre des sacs de dépêches a augmenté énormément. Nous n'avons pas encore vu—et je ne crois pas que nous le voyions jamais—un de ces navires arriver sans dépêches. Si l'honorable député de Rouville pouvait voir les sacs débarqués à Rimouski, Halifax ou Québec, il serait surpris du volume de sacs postaux que chacun de ces navires débarque. Durant l'été, j'ai vu à Québec décharger de ces navires de quoi remplir douze ou quatorze wagons complets de sacs de dépêches.

M. OLIVER: Nous n'aurons pas de discussion sur ce point; nous savons que les dépêches arrivent par ces navires, mais je voulais bien comprendre l'argument de l'honorable ministre quand il déclarait que

nous faisions un sacrifice énorme en argent dans l'intérêt des magazines anglais et que cette dépense devrait être faite par le département des postes en Angleterre. Je veux qu'il soit bien clair dans mon esprit et dans celui des membres du Parlement qu'en réalité l'entrée de ces magazines ne coûte pas un sou au gouverement fédéral du Canada. Le département des postes anglaises ne paye pas au gouvernement canadien 35 cents par livre, comme il le fait dans le cas des lettres. D'après mon humble avis les postes canadiennes ont monté un bateau, comme on dit en argot, au département des postes en Angleterre, quand elles lui font payer 35 cents la livre pour les articles postaux transportés à bord de ces navires, Mais nous ne lui adressons pas de reproche à ce sujet, nous voyons avec plaisir le département des Postes s'empresser de percevoir le revenu, surtout quand il n'est pas payé par la population canadienne. Nous ne voulons pas toutefois entendre dire que le Canada fait des sacrifices d'argent quand il n'en fait pas. A propos du service ambulant, je veux m'occuper du texte de cet article et il y a peu de rapport avec l'idée que j'avais et ce transport des magazines anglais. Nous payons un certain tarif aux compagnies pour transporter nos dépêches dans tout le Canada. Payons-nous à la livre ou au wagon-mille?

M. PELLETIER: Au wagon-mille.

M. OLIVER: Et cela se passe un peu sur le même principe que pour les navires. Si nous n'avons pas de dépêches à charger, nous payons comme si le wagon était plein. Est-ce exact?

M. PELLETIER: Non. Nous payons au wagon-mille, mais si nous n'avons besoin que d'un demi-wagon, nous ne payons qu'un demi-wagon; c'est-à-dire nous payons pour l'espace que nous occupons. Aussi, si l'argument de mon honorable ami était bon pour le service maritime, nous aurions du mal à tirer la même conclusion pour le service ambulant.

M. OLIVER: Je voulais simplement savoir à quoi m'en tenir. Je dirai un mot maintenant du port des journaux. Je vois qu'un article du bill autorise le ministre à établir les tarifs du port sur tous les articles transmissibles par la poste, à l'exception des lettres, et prescrit les termes et conditions, etc. Je n'ai aucun doute que le ministre a eu souvent à s'occuper de cette question et qu'il a dû prendre une décision quelconque. Il me semble que la Chambre a le droit de savoir ce qui a été décidé. Il demande à être revêtu de certains pouvoirs; il devrait nous dire comment il entend les exercer.

M. PELLETIER: Tout cela existait dans l'ancienne loi.

M. OLIVER: Il ne s'agit pas de l'ancienne loi, mais des conditions nouvelles qui existent. La loi met expressément toute la responsabilité sur le ministre des Postes et lui confère toute l'autorité nécessaire; je désire savoir comment il entend régler cette question. Il s'agit du port des journaux de différentes catégories et de la distinction à faire entre les feuilles publiées surtout dans un but de publicité et les journaux proprement dits, dont le but principal est de donner des nouvelles.

M. PELLETIER: Il n'y a encore rien de décidé, mais la question a été longuement étudiée. Nous l'avons discutée avec l'Association de la Presse canadienne et je l'ai invitée à nous faire connaître ses vues, pour que nous puissions en venir à un arrangement. Notre désir est de régler l'affaire à l'amiable et je dois dire que "La Canadian Press, Limited" et l'Association de la Presse canadienne se sont montrées très bien disposées. Ils nous ont envoyé une délégation et ont nommé un comité chargé d'étudier la question. Ce comité a préparé un rapport qui a été envoyé aux associations et a été adopté. Une nouvelle délégation est venue au département des Postes, en vue de conclure un arrangement. Il n'y a encore rien de définitif, mais je puis dire que nous sommes d'accord sur certains points de détail et que nous espérons arriver à une décision finale, peu de temps après la session. Dernièrement, j'ai eu peu de temps à consacrer à cette affaire, mais si on tient compte qu'au Canada le port des journaux ne coûte qu'un quart de cent par livre, de Vancouver à Halifax, et qu'en Angleterre, le port est de un cent par journal—

M. LEMIEUX: Notre tarif est le plus bas qui existe.

M. PELLETIER: Mon honorable ami qui a été ministre des Postes est parfaitement au courant. Il n'y a pas un pays au monde où les journaux sont transportés à si bas prix. Le port des journaux ne couvre pas les dépenses que ce service occasionne. Aux Etats-Unis le tarif est de un cent par livre. Je dois dire en justice pour les éditeurs, qu'ils admettent que nos taux ne sont pas assez élévés et ils l'avouent en toutes lettres, dans leur rapport que nous

avons parmi nos documents au ministère. Nous avons fait beaucoup afin d'en arriver à une entente, puisque les éditeurs admettent eux-mêmes que l'état de choses actuel ne peut pas durer.

Quant à dire au juste quels seront les changements qui seront faits, c'est une autre question. Les uns proposent une augmentation d'une certaine nature et les autres préféreraient adopter d'autres moyens. Dans les différentes propositions qui ont été faites, les uns et les autres se trouveraient à y gagner plus ou moins. Les propriétaires de journaux ont fait preuve de beaucoup d'esprit public. Les taux seront augmenté, et j'espère que ce sera avec le consentement des éditeurs.

L'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) comprend parfaitement que le ministre des Postes ne tient pas à se mettre à dos tous les journaux du pays; la tâche ne serait certainement pas agréable, mais je déclare sincèrement que s'il fallait en venir là, je saurais faire mon devoir dans l'intérêt du pays. Naturellement, je préfère un arrangement à l'amiable, et je suis bien aise de constater que les journalistes paraissent animés d'excellentes dispositions. Je n'ai aucun doute qu'à la prochaine session nous pourrons annoncer à la Chambre qu'un arrangement a été conclu.

M. OLIVER: Je ne tiens pas à retarder les délibérations du comité, mais je désire exposer ma manière de voir sur cette question. Il n'y a aucun doute que le port des lettres est très bas au Canada. Il a été ainsi abaissé pour répandre, autant que possible, la lecture parmi la population. On s'est rendu compte que dans un pays d'une aussi vaste étendue et comparativement peu peuplé, il fallait prendre des moyens exceptionnels pour répandre les journaux, au plus bas prix possible. Ainsi que l'a expliqué mon honorable ami (M. Lemieux) au sujet des magazines anglais, ces concessions étaient surtout faites dans un but intellectuel, mais depuis, les choses sont bien changées. Plus nous allons, plus les journaux sont consacrés à faire de la publicité, plutôt qu'à répandre des nouvelles et des idées. Plus un journal donne d'importance à ses colonnes de publicité, au détriment des autres services, plus il s'écarte des conditions qui excusaient ou légitimaient le port réduit qui lui a été accordé dans le passé.

Je considère qu'un journal qui est surtout publié dans un but de publicité et de réclame n'a pas droit au port réduit qu'on accorde à un journal dont la mission consiste surtout dans la diffusion des renseignements et des idées. Je regretterais l'augmentation du port des journaux proprement dits. Il ne serait que juste, envers le pays et envers les éditeurs, de faire une différence entre les magazines consacrés principalement à faire de la publicité et les autres. Je ne pose aucune règle; je n'indique aucune division, je me rends parfaitement compte des difficultés que présente la question, mais, ayant pendant très longtemps publié un journal, je regretterais de voir les éditeurs des feuilles légitimes soumis à de nouvelles charges, pour subvenir aux dépenses causées au département des Postes par les abus des feuilles de publicité.

Les taux ont été réduits pour l'avantage intellectuel de la population et si le département transporte, à perte, d'énormes amas d'imprimés qui ne sont en réalité que des catalogues d'annonces, le ministre a mauvaise grâce à demander une revision radicale du port sur les magazines anglais. Mettons notre propre maison en ordre avant d'aller dire aux Anglais ce qu'il ont à faire chez eux. Je n'ai pas été peu surpris d'entendre des députés qui, l'an dernier, demandaient avec tant d'éloquence et d'insistance de faire un don de $35,000,000 au gouvernement anglais, déclarer ce soir que, dans l'intérêt d'une bonne administration, le ministre des postes d'Angleterre devait payer ou contribuer à payer le transport océanique des magazines anglais, quand ce transport ne coûte pas un cent de plus au Canada.

M. BORDEN: Mon honorable ami (M. Oliver) s'est montré encore plus inexact que d'habitude, dans les remarques qu'il vient de faire. Les $35,000,000 que nous avons demandés l'an dernier, devaient être employés à la construction de navires qui auraient appartenu au Canada et qui auraient été mis à la disposition de Sa Majesté, pour la défense commune de l'empire, jusqu'à leur rappel dans les eaux canadiennes.

Quant aux magazines anglais, si on acceptait la manière de raisonner de l'honorable député, autant vaudrait dire que nous devrions transporter gratuitement tous les colis postaux des Etats-Unis en Angleterre et que cela ne nous coûterait rien. D'après ce que je comprends, dans le transport océanique, le ministère des Postes du Canada agit comme courrier et se fait payer par le gouvernement américain, par exemple, un certain tarif fixé, non par les autorités postales, mais par un arrangement international, le ministère a fait également payer par le gouvernement anglais, ou tout autre gouvernement, pour ces dépêches dont nous

avons entrepris le transport; c'est pour ce service qu'une subvention postale de un million de dollars a été votée.

Il est vrai, dans un sens, que si nous n'exigions rien du gouvernement anglais, du gouvernement américain ou de tout autre gouvernement, nous ne serons pas ruinés en continuant à payer ce million; mais, d'un autre côté, ce serait un faux raisonnement de dire que nous devrions cesser de nous faire payer par les autres pays, pour le transport océanique de leurs courriers. Les magazines dont parle mon honorable ami, le ministre des Postes, appartiennent à la même catégorie que tous les imprimés expédiés par la poste; or, puisque le port sur ces magazines est d'un denier par livre, le rôle du ministre des Postes s'est borné à représenter à son collègue de Londres qu'une proportion raisonnable de ce port—la moitié—pourrait être payée au Canada, comme compensation légitime, pour le transport à travers l'Atlantique, à titre de courrier, et dans tout le pays, au moyen de notre service postal.

M. WILLIAM CHISHOLM: Le crédit soumis à l'étude de la Chambre nous a permis de discuter la franchise postale, le caractère de la littérature, qui passe par le courrier et les privilèges postaux en général. Je crois donc observer le règlement, si je demande au directeur général des Postes de me dire si la feuille appelée "The Liberator", qu'il connaît bien et qui est publiée dans la ville d'Ottawa, jouit du privilège du courrier. Je ne suis pas au nombre des abonnés à ce journal; mais je le reçois régulièrement par le bureau de poste de la Chambre. J'ignore si le port est ou non acquitté. La raison pour laquelle je pose cette question, c'est que j'ai observé, en lisant la dernière édition de ce journal, que l'éditeur ou le propriétaire redoutait tant soit peu le directeur général des Postes actuel. En article de rédaction ce journal disait que le présent directeur général des Postes le surveillait assez étroitement et que sur le ministre se faisait sentir une certaine influence diabolique qui causerait probablement de la difficulté à cette feuille, si le directeur général des Postes pouvait trouver assez de courage pour faire l'attaque. En ce qui se rapporte à celui qui publie ce journal, il me semble, étant donnés le courage, la force et l'énergie dont le directeur général des Postes a fait preuve à l'endroit de la feuille appelée "The Menace" dont le caractère est d'être grossier, indécent et immoral, que M. Morgan ne devrait pas s'inquiéter le moindrement. Toutefois, j'aimerais que le ministre fît une déclaration officielle qui nous apprendrait si ce journal jouit ou non de la franchise postale. Je sais que ce journal n'a pas un fort tirage en dehors de la ville d'Ottawa, mais, à Ottawa, il est connu et il a été dénoncé par tous les principaux ministres du culte de cette ville.

M. PELLETIER: Le "Liberator", publié à Ottawa, ne passe pas beaucoup par le courrier; sa circulation se restreint presque exclusivement à cette ville. D'après ce que le sous-ministre me dit, je comprends qu'on a averti ce journal qu'il ne devait pas publier de littérature immorale et que ce fut à cette condition qu'on lui a accordé la franchise postale. Je n'ai pas le plaisir de lire cette feuille aussi attentivement que mon honorable ami le fait, mais l'honorable député m'a appris, ce soir, que ce journal dit qu'on le surveille.

Quoiqu'il en soit, ce n'est pas moi qui exerce cette surveillance, mais il y a, au département, des fonctionnaires dont la mission est de surveiller tout ce qui passe par le courrier, non au point de vue de la religion, mais au point de vue de la décence et de la morale publique, et le "Liberator", ou tout autre journal, soit protestant soit catholique, qui n'observe pas cette règle, sera traité de la même façon.

M. KNOWLES: Vu qu'on a mentionné la "Menace" et que c'est moi-même qui ai le premier inscrit cette question au Feuilleton, je veux demander au ministre pourquoi il a décidé d'abord de ne pas permettre le transport de ce journal par le courrier et pourquoi il est revenu sur cette attitude en accordant à cette feuille la franchise postale. Je ne lui demande pas, en ce moment, d'entreprendre une dissertation sur les mérites de cette feuille, non plus que de nous faire connaître l'opinion qu'il s'est lui-même formé sur ce journal, ni celle de son sous-ministre ou d'aucun d'autre fonctionnaire du département, bien que dans l'une de ses lettres il invoque comme pour s'excuser le fait que le sous-ministre est protestant. Peu nous importe de connaître la religion du sous-ministre ou même de savoir s'il a une religion quelconque. Nous votons des appointements au sous-ministre et, étant donné que tous nous avons nos propres difficultés, nous n'avons pas le temps de nous occuper de la religion du sous-ministre. En réponse à ma question, le ministre a dit que la "Menace", d'Aurora, Ontario, n'avait pas obtenu le privilège de la franchise postale pour la même raison qui avait motivé un refus semblable dans le cas de la "Menace", d'Aurora, Missouri,

c'est-à-dire, parce qu'elle était obscène, indécente et immorale. Je veux lui demander, parce que j'estime que le public a le droit de la connaître, la raison pour laquelle, plus tard, il a accordé la franchise postale à la "Menace" du Canada.

M. PELLETIER: Il y a quelques jours à peine, j'ai répondu à cette question d'une façon entière et complète. On trouvera ma réponse au hansard et je demanderais à mon honorable ami de la lire. La raison pour laquelle on a refusé d'abord la franchise à la "Menace" du Canada, c'était que ce journal ne devait être qu'une édition canadienne de la feuille indécente publiée à Aurora, Missouri. Plus tard, la "Menace" du Canada reconnut que nous avions raison de soutenir qu'elle n'avait pas le droit de publier des obscénités et des ordures et elle s'engagea de ne plus faire cela; en conséquence, on lui accorda la privilège du courrier.

M. GAUVREAU: Il y a quelque temps, l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) déclarait que le journal le "Liberator", publié à Ottawa, était transporté par le courrier et placé dans nos boîtes. Le directeur général des Postes a déclaré alors, en toute franchise, que cette question ne relevait pas de sa surveillance, mais bien de celle de l'Orateur. Si je me rappelle bien, l'Orateur nous a dit alors qu'il verrait à ce que la chose ne se renouvelât pas. Nous avons été surpris de voir que ce journal, bien que ne possédant aucune franchise postale, est mis dans nos boîtes. Je voudrais savoir si l'Orateur a oublié sa promesse ou s'il va donner de nouveaux ordres. Nous ne voulons pas trouver cette feuille dans nos boîtes à lettres.

M. l'ORATEUR: Je n'ai pas pris cet engagement. J'ai dit qu'on n'avait jamais appelé mon attention sur cette affaire, mais que je m'occuperais de la question et que je tâcherais de savoir qui possédait l'autorité voulue et quel était le caractère de cette feuille. Je me suis enquis et l'on m'a dit que la censure, dans le cas de toutes les matières postales, s'exerçait au département du directeur général des Postes et qu'en conséquence la Chambre des communes n'avait rien à voir à cela.

M. GAUVREAU: Mais j'aimerais savoir comment il se fait que l'on met dans nos boîtes ce journal non affranchi, ne portant rien qui indique sa provenance non plus que la personne qui le place dans nos boîtes. La responsabilité retombe-t-elle sur le directeur-général des Postes? Je le crains. Repose-t-elle sur l'Orateur? Dans ce cas, j'espère que vous serez plus prudent à l'avenir.

M. LEMIEUX: Je crois que la Chambre constatera qu'un changement radical se produit quant à l'assurance des lettres. Je ne veux pas retarder le travail du comité, mais je crois que la Chambre a le droit d'être renseignée sur ce point.

M. PELLETIER: Nous avons maintenant le pouvoir d'assurance. Nous faisions une distinction entre le pouvoir de recommander et le pouvoir d'assurer. Les deux se fusionnent maintenant. Nous limitons ce pouvoir à $25, compensation que celui qui aura perdu quelque effet postal pourra réclamer. C'est faire passer dans la pratique un projet que j'ai expliqué l'an dernier, et qui permettra à ceux qui le désirent de faire assurer les colis qu'ils envoient par la poste.

Si je ne me trompe, c'est ce que l'on fait dans tous les pays qui ont la poste aux colis. Nous avons cru et je crois encore que nous pourrions avoir ce pouvoir, mais on a exprimé quelque doute à cet égard, et nous avons estimé qu'il valait mieux s'adresser au Parlement et faire inscrire tout cela aux statuts, de façon à prévenir toute erreur possible. Nous continuerons à exiger cinq cents comme frais de recommandation. Le coût de l'assurance des colis ne sera pas élevé, mais nous réclamerons peut-être un peu plus pour l'assurance. Suivant en cela l'avis des fonctionnaires du département, nous nous proposons de fixer cette limite à $50.

M. LEMIEUX: Les courtiers en assurance profitent du département des Postes en cette façon; ils assurent les colis, pour ainsi parler, et réellement ce n'est pas là ce qu'ils font, mais ils bénéficient de la recommandation du bureau de poste et ils sont prêts à payer la faible somme de cinq cents plutôt qu'à acquitter une assurance régulière, et c'est par ce moyen qu'ils détournent l'argent dû au département des Postes. Je comprends que cette modification embrassera ce point.

M. PELLETIER: L'honorable député a expliqué la chose telle qu'elle est. J'en arrivais à ce point. L'argent est pris par quelques compagnies et on en donne un reçu et ces compagnies s'engagent à transporter cet argent au point de destination. Que font-elles? Elles envoient simplement l'argent par le courrier, ce qui leur permet de retirer le bénéfice de leur opération. Nous croyons que nous pourrions aussi bien réaliser ce bénéfice, et cette disposition a pour but d'embrasser les cas de cette nature.

M. KNOWLES: Je demanderais au directeur général des Postes si l'on a appelé son attention sur un article que l'"Orange Sentinel" a publié, dans son édition du 23 avril, et au cours duquel on se plaignait qu'un certain journal appelé le "Catholic Register" eût violé les règlements du service des postes d'une façon plus flagrante encore que ne l'a fait la "Menace". Le directeur général des Postes nous a dit qu'un journal était sous surveillance, si c'est là le mot—ou sous censure—et il a ajouté qu'il n'y a pas d'autres journaux que le "Liberator" sous censure—je crois que c'est le terme qu'il a employé.

M. PELLETIER: Je ne me suis pas servi de ce mot.

M. KNOWLES: Disons "observation".

M. PELLETIER: Tous les journaux du pays sont sous observation.

M. KNOWLES: L'"Orange Sentinel" aussi ?

M. PELLETIER: Ce journal se trouve dans la même position que celle où se rencontre le "Catholic Register", et la position du "Catholic Register" ne diffère pas de celle de l'"Orange Sentinel"; si le "Catholic Register" publiait des choses semblables à celles parues dans la "Menace", le ministère des Postes lui retrancherait immédiatement la franchise postale.

M. KNOWLES: Je crois que l'honorable ministre a dit qu'on avait averti ce journal et que ce dernier était sous une espèce de surveillance.

M. PELLETIER: Comme les autres journaux.

M. KNOWLES: La même surveillance qu'on exerce pour le "Mail and Empire" et celui du "Montreal Star"?

M. PELLETIER: Il y aurait peut-être lieu d'exercer une telle surveillance sur certains journaux plutôt que sur d'autres, puisqu'on entend tant de gens se plaindre que ces journaux mentent sur leur compte; mais cela ne regarde pas le ministère des Postes: nous n'avons à nous occuper que de ce qui concerne la décence et la morale.

M. KNOWLES: Si le ministre n'a pas à s'occuper des journaux qui débitent des mensonges, il est assez probable que l'on continuera de transmettre le "Mail and Empire" par la poste. L'"Orange Sentinel" n'envisage pas l'attitude du ministère au même point de vue que le ministre. Au dire de ce journal, ce sont les loges orangistes qui auraient obligé mon honorable ami à faire volte-face. A la Chambre pas plus que dans la gestion des affaires publiques, je ne connais ni orangistes ni catholiques. A mes yeux, le ministre des Postes est responsable envers la Chambre de l'accomplissement des devoirs de sa charge, et il ne convient guère qu'un journal à grande circulation comme la "Sentinel" dise au ministre des Postes, sans que celui-ci ne s'explique là-dessus, qu'il a modifié sa manière de voir—qui devait partir d'une honnête conviction, on doit du moins le supposer—parce que ce journal et ses amis l'y ont obligé. Dit la "Sentinel":

> On a levé l'interdiction qui frappait "The Canadian Menace". Une lumière nouvelle s'est faite aux yeux de l'honorable M. Pelletier qui, pour le moment, laisse transmettre le journal par la poste. Tant que "The Menace" s'abstiendra de suivre l'exemple du journal du même nom qui se publie aux Etats-Unis, il est probable qu'on la laissera transmettre par la poste.
>
> L'honneur d'avoir revendiqué la liberté de la presse revient en grande partie aux orangistes. C'est par milliers qu'ils ont protesté vigoureusement contre les efforts tentés par Rome pour exercer sa censure sur les journaux, et qu'ils se sont déclarés prêts à rompre les liens de parti plutôt que de laisser fouler aux pieds les principes du protestantisme.
>
> N'eût été l'influence de l'association d'Orange et de son organe attitré, nous aurions encore la honte de voir l'Etat supprimant un journal qui déplaît à Rome. Dieu sait où cela aurait pu nous mener.
>
> Ceci fait voir que si nos membres pouvaient induire leurs amis à lire la "Sentinel", à s'affilier à notre ordre, à combattre pour l'égalité des droits, l'unité d'école, de drapeau et de langue, l'orangisme ne tarderait pas à triompher sur tous les points.
>
> Le moment est venu où tous les protestants doivent agir de concert.

De deux choses l'une: ou ce journal a grossièrement diffamé le ministre—et il est contraire à la dignité de la Chambre que l'on agisse ainsi à l'égard de l'un de ses membres—ou nous sommes à la merci du ministre des Postes, qui eût mal agi si l'"Orange Sentinel" et ses amis les orangistes ne s'étaient trouvés là pour nous venir en aide de façon quasi providentielle. La situation est aussi déplorable dans un cas que dans l'autre, et je considère que le ministre est tenu de s'expliquer.

M. PELLETIER: L'honorable député fait le bel esprit et réussit à faire sourire plusieurs de ses collègues de la gauche. Pour quelle raison il amène pareille question sur le tapis, je l'ignore; je lui conseillerais de demander à certains de ses collègues de la gauche s'ils goûtent la façon dont il s'y prend pour appeler sur un tel sujet l'atten-

tion du comité. Pour moi, il ne s'agit pas de savoir si je dois obéir aux dictées des loges orangistes, de l'Eglise catholique ou de qui que ce soit, mais bien d'accomplir ce que je considère comme mon devoir; je ne connais pas d'autre règle. Et j'entends ne point me départir de cette attitude, que cela plaise ou déplaise à telle ou telle Eglise, et quoi qu'en puisse penser mon honorable ami de l'Ouest.

M. BUCHANAN: Je tiens à dire un mot des modifications projetées à l'égard du port des journaux en ce qu'elles ont trait aux journaux qui se publient dans l'Ouest du Canada, et j'aimerais faire à ce propos quelques observations qui me sont dictées par l'expérience. Si l'on devait augmenter le port des journaux, il faudrait tenir tout particulièrement compte de ce que la publication d'un journal dans l'Ouest coûte plus cher que dans l'Est. J'ai sous les yeux certaines données que j'avais recueillies au cours de la dernière session, à l'époque où l'on avait mis cette question à l'étude, et dont je m'étais abstenu de faire part à la Chambre.

Je ferai tout d'abord observer au ministre que dans l'Ouest le territoire de chaque quotidien est beaucoup plus vaste que celui du journal quotidien qui se publie dans l'Est. Ainsi, entre Moosejaw et Medicine-Hat, il ne se publie pas de journal quotidien; il en est de même entre Medicine-Hat et Calgary. Les journaux de ces villes de l'Ouest sont donc en circulation dans un très vaste territoire. Il en est autrement dans la province d'Ontario où il se publie des journaux en presque chaque ville et village de quelque importance.

Je tiens surtout à faire voir que le coût de la publication est beaucoup plus élevé dans l'Ouest que dans l'Est—beaucoup plus élevé que le ministre ne se l'imagine peut-être. Abstraction faite de la cherté des dépêches et de la question des salaires—on sait que dans l'Ouest les ouvriers se paient beaucoup plus cher que dans l'Est—le coût de la publication est encore plus élevé dans l'Ouest que dans l'Est; il est plus élevé à Winnipeg que dans les villes de Minneapolis et de Saint-Paul. Ainsi, le transport du papier à imprimer les journaux revient à 61 cents par cent livres, rendu à Winnipeg; à 99 cents à Régina; à Calgary, $1.32; à Edmonton, $1.32; à Lethbridge, $1.27; à Saskatoon, $1.09; à Nelson (C.-A.), $1.71; à Rossland, $1.71; à Minneapolis et à Saint-Paul, 10 cents; tandis que dans l'Est du Canada, le transport de ce papier revient à un prix variant entre 10 et 20 cents. On peut voir par là que, sous le seul rapport des taux de transport, le coût de la publication d'un journal est beaucoup plus élevé dans l'Ouest que dans l'Est.

Les journaux de l'Ouest ont rendu de précieux services au ministère de l'Intérieur en ce qu'ils lui ont fait beaucoup de publicité; en effet, ces journaux, outre la circulation qu'ils ont dans leurs territoires respectifs, comptent une multitude de lecteurs aux Etats-Unis et en Angleterre. Ils contribuent aussi à l'éclosion du sentiment canadien et britannique en ce pays, ce qui est très important dans les régions nouvelles comme celles de l'Ouest canadien. Cette situation particulière des journaux de l'Ouest, que les directeurs de certains journaux influents ont dû lui exposer, j'aime à croire que l'honorable ministre des Postes daignera l'étudier avec tout le soin qu'elle mérite.

M. PELLETIER : Les observations de l'honorable député sont dignes d'attention, et il en sera tenu compte comme il convient lorsque viendra le moment, à la fin de la présente session, de mettre la question à l'étude.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2—(conditions d'éligibilité au titre de surintendant).

M. G. V. WHITE : Le ministère a-t-il décidé d'établir à North-Bay un nouveau district postal desservi par chemin de fer?

M. PELLETIER : Oui.

M. H. BOULAY (Rimouski): Je voudrais demander à l'honorable ministre des Postes s'il y a un amendement à la loi par cette clause 2? J'ai cru comprendre qu'il y avait un amendement au sujet du temps que les commis de malle devraient servir avant d'être nommés surintendants.

M. PELLETIER: Avant la loi actuelle, il fallait pour être nommé surintendant avoir servi un certain nombres d'années dans le bureau et avoir été pendant un certain temps commis ambulant. Avec la nouvelle loi, il suffira d'avoir été dans le bureau pendant un certain temps, quand même il n'aurait pas été commis ambulant; du moment qu'il aura été dans le bureau pendant un certain temps, il pourra être nommé surintendant.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (emplois à titre provisoire).

M. MURPHY : Lorsque le comité fut saisi de ce projet sous forme de résolution, certains membres de la gauche prièrent le ministre d'expliquer l'objet de cet article.

Il donna bien une explication partielle, mais je dois dire qu'il ne réussit pas à nous convaincre qu'il ne cherchait pas à se faire autoriser par ces amendements à nommer, sans qu'ils fussent obligés de passer d'examen, une multitude d'amis politiques qui seraient autant d'agents du Gouvernement dont mon honorable ami est un des plus précieux et des plus utiles ornements.

Si ceux de mes collègues de la gauche qui ont eu à se plaindre des destitutions daignaient examiner de près cet article et observer en quoi il diffère des dispositions auxquelles il doit être substitué, ils s'expliqueraient aisément pourquoi l'on a révoqué un aussi grand nombre de leurs amis politiques.

Ce qu'il y a de singulier, c'est l'effet rétroactif du paragraphe 3 du présent article, qui sera réputé avoir été mis en vigueur le 12 mars 1912. Il y est prescrit, entre autres choses, que toute personne employée à titre provisoire à l'époque de la mise en vigueur de la nouvelle loi sera nommée à titre permanent, sans qu'il soit tenu compte de son âge et bien qu'elle n'aît pas passé l'examen du service civil. Aux termes de l'ancienne loi, ne peuvent recevoir d'augmentation d'appointements que ceux des employés qui ont passé l'examen du service civil; or, le nouvel article porte que ces personnes auront droit à une augmentation annuelle jusqu'à ce que leurs appointements atteignent $1,000; de sorte que l'on pourra les employer pendant un temps indéfini sans qu'elles aient passé d'examen, et augmenter leurs appointements jusqu'à $1,000. Le nouvel article prescrit ensuite que ces employés n'auront droit à aucune augmentation au delà de $1,000 tant qu'ils n'auront pas passé l'examen d'aptitude. Le ministre pourrait peut-être me donner des explications là-dessus.

M. PELLETIER: Il n'y a pas de changement radical de ce genre dans le bill, comme mon honorable ami pourra l'apprendre de l'honorable député de Rouville. On prend des commis comme employés provisoires non seulement dans le département des Postes, mais dans tous les départements. Avant la date indiquée dans cet article, c'est-à-dire le 12 mars 1912, le département des Postes avait le droit, selon la loi d'alors, de nommer ces employés comme ils l'ont été. Mais plus tard, nous avons nous-mêmes adopté une loi selon laquelle il devenait nécessaire de subir certains examens. Ainsi, au lieu de relâcher les rigueurs de la loi, nous avons rendu celle-ci plus rigoureuse.

[M. Murphy.]

M. MURPHY: Pas par cet amendement.

M. PELLETIER: Cet amendement n'est pas tel que mon honorable ami le comprend. La seule chose que le bill prévoit comme changement à la loi actuelle est que ces personnes, si elles sont capables, peuvent obtenir leur promotion comme tous les autres. Il n'y a pas de changement radical comme celui qu'il signale.

M. MURPHY: Mon honorable ami a parlé de quelque mesure postérieure. Je ne sais pas s'il voulait parler du chapitre 41 des statuts de 1912, ou de quelque acte subséquent. S'il s'agit du chapitre 41 des statuts de 1912, je prétendrai que les observations que j'ai soumises sont absolument appuyées par cet amendement. Cet amendement permet exactement ce que je disais qu'il permettrait il y a quelques instants.

M. PELLETIER: Il existe actuellement une loi en vertu de laquelle les commis ambulants peuvent être maintenus pendant plus d'une année en qualité d'employés temporaires. Il leur faut alors subir l'examen préliminaire ou partir, et même si nous voulions les garder, l'auditeur général ne les paierait pas. On peut garder un employé lorsqu'il a subi l'examen préliminaire, mais son traitement ne dépasse pas certaine limite tant qu'il n'a pas subi l'examen d'aptitudes. Quelques-uns des commis provisoires du département des Postes n'ont pas eu d'augmentation, parce qu'il n'avaient pas subi l'examen préliminaire à la fin de leur première année de service, et ils ne l'ont pas subi parce qu'ils n'étaient pas alors obligés, par la loi, de le faire.

Alors est venue en force la loi disant que ceux qui n'avaient pas subi leurs examens n'auraient pas d'augmentation. La loi faisait une différence au détriment de ces commis et par cet article nous nous occupons de cette classe. Mon honorable ami verra que le bill ne fait pas de grands changements.

M. MURPHY: Ce que je vois, c'est le contraire de ce qu'a dit mon honorable ami. Par la clause 3 mon honorable ami ne dira certainement pas qu'il ne se réserve pas le pouvoir de faire des nominations.

M. PELLETIER: Cette clause s'applique seulement à ceux qui ont été nommés avant le 12 mars 1912. Cette clause ne touche pas aux nominations futures.

M. MURPHY: Je ne parle pas de l'avenir, mais des personnes qui sont déjà dans le service. Je sais que c'est l'intention d'en

faire des fonctionnaires permanents, de temporaires qu'ils étaient, sans les faire passer par les examens.

M. PELLETIER: Mais cela ne me donne pas le pouvoir de faire des nominations temporaires, comme mon honorable ami le dit, pour les agents politiques qui parcourent le pays. Cela traite des nominations faites avant le 12 mars 1912. Ces gens ont été en service tout le temps depuis lors, et nous serions heureux que ceux qui sont bien qualifiés pour leur travail et sont recommandés par leurs supérieurs aient les augmentations qu'ils auraient eues s'ils avaient été nommés dans les mêmes circonstances que ceux qui ont été nommés depuis cette date.

M. LEMIEUX: En d'autres termes, la loi dit que personne ne sera nommé commis ambulant à moins qu'il n'ait passé certains examens et soit âgé de moins de trente ans. Mon honorable ami n'a pas été capable, et je n'ai pas été capable, de trouver des jeugens de moins de trente ans prêts à accepter la maigre pitance de $500 pour servir de commis ambulants, et il a nommé, sous le nom de journaliers, plusieurs commis de plus de trente ans, quelques-uns de cinquante et probablement de soixante ans. Mon honorable ami veut maintenant régulariser la position de ces gens, mais il leur donne peu de chance, parce qu'avec le bill que nous avons devant nous ils doivent passer des examens de compétence avant d'avoir le traitement de $1,000.

M. MURPHY: Mon honorable ami peut-il dire au comité à combien d'employés cela devra s'appliquer?

M. PELLETIER: Cette question a été posée déjà par l'honorable député d'Oxford, et j'ai devant moi le renseignement au sujet du nombre de commis auxquels s'appliquera cette augmentation et la somme qu'il faudra pour la payer. L'augmentation annuelle, qui est portée de $50 à $100 pour les employés actuels, coûtera $66,200.

M. LEMIEUX: C'est-à-dire pour le personnel?

M. PELLETIER: C'est le chiffre pour le personnel auquel s'appliquera le bill que nous avons adopté et celui que nous discutons. L'augmentation du traitement des commis permanents de $500 à $600 coûtera $38,300. L'augmentation des commis temporaires actuels de $500 à $600, coûtera $25,300. La dépense totale sera de $129,800. Le nombre total d'employés qui recevront une augmentation est comme suit: employés temporaires qui recevront l'augmentation de $500 à $600, 89; commis permanents dont le traitement sera augmenté de $500 à $600, 126; commis dont l'augmentation annuelle sera de $100 au lieu de $50, 490; en tout le bill précédent et le bill que nous discutons maintenant accorderont une augmentation à 705 employés.

M. LEMIEUX: Sept cent cinq employés deviendront permanents.

M. PELLETIER: Non, il s'agit des traitements. Les chiffres que j'ai donnés comprennent les commis ambulants auxquels a trait le bill que nous discutons présentement, les employés des bureaux de poste urbains et ceux des autres bureaux.

M. LEMIEUX: Combien deviendront permanents?

M. PELLETIER: Je n'ai pas le renseignement, mais il n'y en a pas un grand nombre.

M. GRAHAM: Environ 90.

M. PELLETIER: Oh, non.

M. GRAHAM: Mon honorable ami a mentionné 89, il y a un instant. Est-ce que ces employés temporaires ont été faits permanents?

M. PELLETIER: Non, c'est le nombre de commis temporaires dont le traitement sera porté de $500 à $600.

M. GRAHAM: Est-ce que la plupart de ces commis temporaires n'ont pas été nommés après le mois d'octobre 1911?

M. PELLETIER: Oui.

M. GRAHAM: Presque tous, je suppose?

M. MURPHY: Combien d'employés dans cette classe deviendront-il permanents?

M. PELLETIER: Je n'ai pas ce renseignement devant moi, mais j'en vais prendre note. Les commis temporaires reçoivent le même traitement que le traitement minimum des commis permanents, et comme le traitement minimum des commis permanents a été porté à $600, les commis temporaires recevront $600, mais ils ne vont pas au delà.

M. G. B. WHITE: Je ne veux pas retarder l'adoption de ce bill très important, mais il y a une question qui, je crois, mérite l'attention du directeur général des Postes, c'est celle du traitement maximum des commis du service ambulant. Le directeur général des Postes mérite d'être félicité

d'avoir augmenté le traitement maximum de ces commis. Tous les membres de cette Chambre savent que les commis ambulants sont exposés à de nombreux accidents. Ils courent probablement plus de risques que dans un autre emploi de l'Etat, et je suis heureux de voir que le directeur général des Postes a jugé à propos de reconnaître leurs services, en augmentant leur traitement minimum et maximum. J'aurais voulu voir mon honorable ami le directeur général des Postes aller un peu plus loin et porter le traitement maximum à $1,500 au lieu de $1,400. Je connais un commis ambulant dans la ville où je demeure qui a été nommé en 1884, et ce n'est que l'année dernière, après avoir été trente ans dans le service, qu'il a atteint le maximum de traiment. Cependant, le bill actuel porte l'augmentation annuelle de $50 à $100, ce qui permettra aux employés dans cette classe d'atteindre le maximum beaucoup plus rapidement. Je serais heureux si le directeur général des Postes pouvait trouver moyen, sinon dans la présente session, peut-être à la session prochaine, de porter le maximum à $1,500 au lieu de $1,400.

M. WILLIAM CHISHOLM: Je ne crois pas que ce bill soit aussi inoffensif que le directeur général des Postes cherche à le faire voir. Il n'y a pas d'objection, sans doute, à porter le traitement minimum à $600. Cinq cents dollars peuvent paraître un peu bas; le fait est que ce traitement est bas. Si $500 étaient un traitement convenable, il y a dix ou vingt ans, $600 est un chiffre assez bas aujourd'hui. J'approuve aussi l'augmentation annuelle qui est portée à $100 au lieu de $50; mais le principe vicieux dans ce bill est que l'on dispense de tout examen d'aptitudes, et que l'on donne au directeur général des Postes le pouvoir de donner de l'avancement à celui qu'il voudra, qu'il possède ou non les aptitudes nécessaires.

M. PELLETIER: Je ne demande pas cela du tout.

M. CHISHOLM: Cet article dit:

3. Toute personne employée à titre provisoire de commis ambulants le 12 mars 1912, peut si ses services ont été satisfaisants...

Quel sera le juge?

.....et si elle est recommandée par le surintendant en chef du bureau des commis ambulants être nommée dans le personnel permanent avec des appointements ne dépassant pas ceux qu'elle reçoit alors, sans tenir compte de l'âge et nonobstant ce fait qu'elle n'a pas passé l'examen du service civil.

Pourquoi ne serait-il pas requis de passer l'examen du service civil? Il y a quelques années, la loi obligeait un commis nommé à $500 de faire un stage d'un an, et s'il passait ensuite l'examen et que son ouvrage et sa conduite eussent donné satisfaction, il pouvait être promu, faire partie du personnel permanent et atteindre le maximum d'appointements. Pourquoi ne pas exiger la même chose aujourd'hui? N'importe-t-il pas tout autant qu'il y a quinze ans que les commis ambulants aient du caractère et de l'intelligence? Je dis que ce principe-là est vicieux. Puis ce bill a un effet rétroactif. Voici toute l'histoire: il fallait prendre soin de certains amis après la dernière élection. J'en connais un qui désirait un emploi qu'on ne pouvait lui accorder parce qu'on l'avait promis à un trop grand nombre. Le comité lui dit qu'il le nommerait commis ambulant. L'aspirant parcourut la loi du service civil et s'aperçut que, ayant plus de 31 ans—il en avait 33—il n'aurait droit qu'à des appointements de $500 après avoir passé un examen. Homme de profession, il n'avait eu grand succès en cette qualité, mais il pouvait répondre aux exigences du poste qu'on allait lui confier, et on lui destina celui de commis ambulant. Cependant, il survint un obstacle qui empêcha sa nomination.

Je suis certain, toutefois, que plusieurs furent nommés sans avoir les aptitudes voulues et dont les services n'auraient pas été trouvés satisfaisants si un jury indépendant et compétent avait été appelé à en juger. Mais on va les garder. On va laisser tout cela à la discrétion du ministère des Postes, et à ceux qui seront de la bonne nuance politique ou trouvera des emplois. Non seulemment ce pouvoir ne devrait-il pas être laissé au ministère des Postes, mais il devrait exister un système d'après lequel les employés parfaitement inutiles devraient être destitués. Celui qui est incapable de passer un examen à l'expiration d'un an ne devrait pas être employé. Il y a nombre de bons jeunes employés que le ministère des Postes pourrait se procurer si les appointements ne sont pas assez élevés, qu'on les élève, comme le demande ce bill. Il n'y a pas de raison pour qu'on ne soit pas requis de passer un examen. Si on laisse tout à la discrétion du ministre des Postes, ces gens-là ne se rendront pas compétents.

M. PELLETIER: Que l'honorable député lise l'article 4, et y verra que son argument ne s'applique pas. L'article 3 concerne seulement un certain nombre d'employés qui furent nommés avant une certaine date. Voici l'article 4:

Personne ne pourra aspirer à faire partie du personnel permanent des commis ambulants à moins d'avoir passé devant la commission du service civil l'examen préliminaire ou d'aptitudes ou d'être gradué du collège militaire royal ou d'une université canadienne.

M. WM CHISHOLM: Si ses services étaient satisfaisants, un employé ne pourrait-il pas être nommé en vertu de l'article 3, sans passer d'examen?

M. PELLETIER: Oui, s'il était de ceux qui furent nommés avant la date mentionnée dans cet article. Il n'était pas alors nécessaire pour ceux-là de passer un examen.

M. WM CHISHOLM: La loi n'exigeait-elle pas alors qu'ils servissent un an comme stagiaires à $500, et qu'ils fussent destitués à l'expiration de ce terme, si leurs services n'étaient pas satisfaisants?

M. PELLETIER: Si cet article eût été en vigueur, ces gens-là ne seraient pas maintenant au ministère des Postes, parce qu'il se serait écoulé plus de douze mois.

M. GUTHRIE: Il me semble que cet article ne devrait prêter à beaucoup de difficulté. Il y eut certains employés surnuméraires de nommés avant le 12 mars 1912. Nous savons qu'il était difficile de trouver que de bons employés pour occuper ces postes, les appointements étaient trop faibles. On en a fait des employés surnuméraires. Ils ne pouvaient faire partie du personnel permanent sans avoir passé l'examen. Ils restèrent là d'année en année sans le passer. Puis, nous apportâmes à la loi une modification.

Ce changemnt avait pour objet d'obliger à un examen dans l'année. Si je ne me trompe sur le sens de cet article, il ne s'appliquera qu'à un petit nombre de ceux qui se trouvaient dans cette position avant le 12 mars 1912. J'admets que dorénavant, comme le porte le paragraphe qui suit, il faille un examen pour pouvoir être nommé. Pour ma part, je ne vois pas grande objection à cet article, tel qu'il est maintenant.

M. KNOWLES: Je désirerais signaler à l'attention du ministre une affaire qui a été l'objet d'une délibération de la société des commis ambulants dans ma propre ville. Parmi d'autres choses, ils ont sollicité du ministère son intervention auprès des compagnies afin d'obtenir d'elles des conditions spéciales de transport pendant leurs vacances. Le Gouvernement a des relations très étroites avec les compagnies de chemins de fer, par l'entremise surtout de l'administration des Postes. Cette administration paye aux compagnies des sommes immenses, et il semble y avoir beaucoup de vrai dans ce que mes commettants affirment de l'influence du directeur général des Postes sur les compagnies de chemins de fer. On m'assure que les employés des messageries jouissent de la faveur dont je parle. Le ministère pourrait atteindre ce but en autorisant les commis ambulants à voyager dans le wagon-poste, et cela ne ferait pas de mal à personne, puisque l'on peut avoir confiance en eux. Si le ministre voulait bien m'assurer qu'il fera tout ce qui est en lui pour obtenir des compagnies de chemins de fer qu'elles accordent aux commis ambulants pendant leurs vacances le permis dont disposent leurs propres employés, je suis certain qu'il lui en serait tenu compte. Elles pourraient, je crois, accorder ce permis non seulement au commis ambulant, mais aussi à sa femme. Je prierais donc le ministre d'avoir égard à ce que je lui dis là.

M. PELLETIER: Mon honorable ami exagère certainement l'influence qu'exerce le ministre des Postes sur les compagnies de chemins de fer. S'il avait assisté aux nombreuses entrevues qui ont eu lieu pour arriver à une solution de l'ennuyeux problème d'un relèvement des prix, il saurait que les compagnies de chemins de fer ne sont pas aussi empressées qu'il le suppose d'accorder des faveurs au ministère des Postes. Au lieu de nous donner un permis pour le commis ambulant en vacances, avec sa femme, ses enfants, et même peut-être ses cousins, ses tantes, ses amis, son amie. . .

M. KNOWLES: Par souci de la morale, je suppose.

M. PELLETIER: Je ne sais. Parmi ces gens, il y en a qui s'inspirent de motifs très élevés. On est allé jusqu'à prétendre que nous n'avions pas le droit de faire monter dans le wagon-poste un deuxième commis de service sans payer le prix de son transport. Au lieu de nous donner des permis pour les commis ambulants en vacances, on se montre si exigeant à cet égard que nous aurions bien peu de chance d'obtenir une semblable concession. Il nous a fallu représenter aux compagnies que le commis ambulant de service dans le wagon-poste devait n'avoir rien à payer pour son transport. Les compagnies de chemin de fer n'accorderont pas un permis de circulation aux commis ambulants pour le temps de leurs vacances, et je ne voudrais pas le leur demander. Il faut nous tenir sur la réserve à l'endroit des compagnies de chemin de fer, et nous ne voulons pas leur de-

mander de ces faveurs. Elles voulaient 4 millions de plus pour le service qu'elles rendent, et nous avons réussi à leur faire accepter $780,000; mais il n'est pas sûr que nous y serions parvenus si en même temps nous avions exigé que l'on transportât gratis le commis ambulant, sa femme et ses enfants. J'ai reçu des commis ambulants la pétition dont parle mon honorable ami. Je crois que tous mes employés reconnaîtront que je fais tout ce qui est en moi pour eux; mais c'est là une pétition qu'il n'est pas en mon pouvoir d'accorder.

M. KNOWLES: Si les inspecteurs des Postes, leurs adjoints et le directeur du service sur les chemins de fer ont des permis de circuler, pourquoi ces fonctionnaires beaucoup plus chétivement rétribués ne jouiraient-ils pas de la même faveur?

M. PELLETIER: Quand ils ont à s'acquitter de leurs devoirs.

M. KNOWLES: Mais ils ont des permis annuels. Si le ministre voulait bien considérer comme raisonnable la demande qui lui est faite, il est en lui de l'exaucer.

Je demande que ceux dont l'existence est si étroitement liée au système des transports et dont les vies sont mises en danger dans l'accomplissement de leurs devoirs, jouissent du même privilège que tous autres ayant à faire avec les transports: qu'on leur accorde tous les ans un voyage gratis.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (limite d'âge des commis du service ambulant).

M. MURPHY: Pourquoi ce changement?

M. PELLETIER: Cet article est rédigé en conformité des autres. Pour les commis du service ambulant la limite d'âge est actuellement trente ans, tandis que pour les autres commis de l'administration postale, elle est de trente-six ans; nous les mettons tous sur le même pied.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 6 (abrogation).

M. LEMIEUX: Quelle est la portée de cet article?

M. PELLETIER: La modification précédente a rendu inutiles les trois articles en question, et comme résultat, ils sont abrogés.

M. OLIVER: Je n'approuve aucunement l'initiative qu'a prise le ministre en se faisant autoriser à réglementer le port des journaux préalablement à toute sanction du Parlement. Les articles qui sont abrogés présentement sont ceux qui fixent le tarif postal. A mon avis, le port devrait être fixé par autorité du Parlement et incorporé dans le texte du statut. Je n'admets pas qu'il soit de bonne législation et respectueux des attributions de cette Chambre de simplement autoriser le directeur général des Postes à établir les taux qu'il jugera légitimes. La seule ligne de conduite convenable dans l'espèce est celle qui a été de règle dans le passé: indiquer le taux du port dans le statut, sous la responsabilité du Parlement agissant de l'avis de l'exécutif.

M. MACDONALD: Le ministre se propose-t-il, aux termes de cet article, de faire disparaître la réglementation indiquée dans le statut relativement à ces journaux et de s'attribuer à lui-même cette réglementation? Sur quoi se fonde-t-il pour s'attribuer de tels pouvoirs?

M. PELLETIER: Nous avons ce pouvoir à tous autres égards; c'est affaire de réglementation. Si on lit le texte de la loi dans son état actuel, celui-ci pourra arriver à la conclusion que nous avons ce pouvoir même aujourd'hui, tandis que cet autre pourra tirer une conclusion toute différente; mais j'ai considéré cela comme une affaire de réglementation dans le département. Nous sommes désireux de nous entendre avec les éditeurs pour relever le port des journaux. Si nous ne pouvons opérer ce changement par voie de réglementation, nous serons dans l'impossibilité d'agir. Aux termes de la loi des colis postaux, nous sommes autorisés à exiger les taux actuellement en vigueur, à les relever ou à les abaisser.

M. MACDONALD: Il s'agit donc de faire des expériences.

M. PELLETIER: Nous sommes sur le point de modifier le port des journaux et nous comptons le faire du consentement des éditeurs.

M. LEMIEUX: Le port va-t-il être relevé?

M. PELLETIER: Il ne le sera peut-être pas dans tous les cas. Les associations de la presse ont reconnu que leurs taux devraient être augmentés, mais elles proposent, non pas les mêmes zones, mais un système de zones semblables à celui adopté pour la poste aux colis. Elles disent que nous devrions exiger un port plus élevé pour les journaux au delà d'une certaine distance. Si toutes ces indications doivent être consignées dans le texte de loi par le Parlement, nous serons dans l'impossibili-

té d'agir et nous ne pourrons conclure aucun tel arrangement avec les propriétaires de journaux. Nous avons ce pouvoir en ce qui regarde la poste aux colis et pour toute autre chose. L'année dernière, on nous a dit, lorsque la question de la poste aux colis s'est présentée, que nous devrions nous attribuer ce pouvoir et fixer les taux. Nous ne pouvons le faire, si ce n'est au moyen de règlements qui seront adoptés, qui devront être publiés dans la "Gazette Officielle" et qui ne seront mis en vigueur qu'à la suite de cette publication. Ces taux, bien entendu, pourront être abrogés. Pour la poste aux colis, à laquelle le même principe s'applique absolument, s'il nous avait fallu que le Parlement fixât les taux, nous n'aurions pas pu nous préparer comme nous l'avons fait; et si, à mesure que nous acquérons de l'expérience en matière de poste aux colis, nous constatons que ces taux peuvent être réduits au bénéfice du public, nous serons à même de le faire sans demander la sanction du Parlement. Tout se ramène à la question de savoir si, oui ou non, on peut compter que les fonctionnaires du département qui, dans une grande mesure, ont la conduite de cette affaire, agiront consciencieusement. Il n'y a jamais eu de plaintes à ce sujet, et je ne pense pas qu'il s'en produise jamais.

M. MACDONALD: Le ministre ne s'immisce-t-il jamais lui-même dans ces sortes de choses.

M. PELLETIER: Je m'intéresse vivement à ces questions comme à toutes celles qui relèvent de mon département.

J'ai eu plusieurs entrevues avec les éditeurs de journaux et j'ai discuté la question avec eux. Ils ont eu l'obligeance de me dire que je suis allé à eux animé d'un bon esprit, et qu'ils sont prêts à faire tout ce qu'ils pourront, afin de rencontrer mes vues, car ils croient que j'ai raison, du moins jusqu'à un certain point. A mon sens, cet article ne présente guère de danger.

M. LEMIEUX: Je puis affirmer à mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) que les explications que vient de fournir le ministre sont correctes. Le ministre des Postes, si vous étudiez les pouvoirs que lui confère la loi des postes, peut faire de son chef tous les règlements à l'endroit des journaux, des colis postaux et ainsi de suite.

M. MACDONALD: Le ministre des Postes vient de déclarer qu'il ne s'occupe pas de ces questions, qui sont du ressort des fonctionnaires de son département.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami peut être assuré que le minstre des Postes ne tentera jamais de se quereller avec les journaux. Je lui rends cet hommage qu'il est un politicien assez habile pour traiter les journaux avec équité.

M. MACDONALD: En certaines circonstances, dernièrement, j'ai constaté que mon ami, le ministre des Postes, est un monsieur qui est merveilleusement fertile en ressources.

Ce qu'il propose là au sujet des journaux semble être assez plausible, mais je n'aime pas sa façon de se dissimuler derrière les fonctionnaires de son département lorsqu'il se présente certaines choses dont il ne veut pas assumer la responsabilité, et qu'il nous affirme que tout est pour le mieux. Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver), est un journaliste de carrière, et je ne cacherai pas que son argumentation à ce sujet m'a causé quelqu'impression. Si mon honorable ami, le ministre des Postes, constate qu'il soit nécessaire pour la bonne gouverne de son département de s'occuper des questions de détail, et s'il s'arroge le pouvoir,—car il a apporté des arguments afin de créer l'impression en Chambre qu'il devrait avoir ce pouvoir,—d'entreprendre des négociations et de régler toutes ces questions durant les vacances parlementaires, on devrait exiger que le Parlement soit au moins avisé de ces changements en temps et lieu.

M. PELLETIER: Je suis de l'avis de mon honorable ami; mais le Parlement n'en conserve pas moins son pouvoir de revision, quand bien même il ne serait pas mentionné dans le cas actuel. Si je conclus avec les propriétaires et les rédacteurs de journaux un arrangement qui n'est pas du goût du Parlement, les honorables députés pourront me le faire savoir dès la prochaine session. Je saisis très bien, je le crois, l'idée de mon honorable ami. Je ne demande nullement que l'on me confère ces pouvoirs, afin de traiter différemment les journaux, selon qu'ils sont conservateurs ou libéraux.

M. MACDONALD: Je dois avouer que je n'ai jamais songé à cela.

M. PELLETIER: Je demande tout simplement que tous les journaux soient placés sur un pied d'égalité, et je ne sache pas qu'un ministre des Postes puisse songer à faire plus que cela. Dans les circonstances, comme l'a déclaré fort à propos mon honorable ami de Rouville: il existe de nombre-

ses garanties que l'on abordera cette question dans un bon esprit. Nous pouvons accomplir quelque bien, à mon sens, si l'on ne soulève aucun doute à l'endroit des pouvoirs dont sera revêtu le ministre des Postes.

Je suis d'opinion que le ministre des Postes possède ces pouvoirs, à l'heure actuelle; mais il existe quelque doute à ce sujet, et je voudrais le faire disparaître, afin qu'il n'en soit plus question.

M. GRAHAM: Un mot de cette question de zones que vient de mentionner mon honorable ami. Je ne crois pas qu'on pourrait mettre ce système en vigueur d'une façon satisfaisante, généralement parlant. Si vous me le permettez, je vous ferai toucher du doigt la difficulté. Le système serait correct là où un journal est publié dans une région qui l'entoure de tous côtés. Mais supposez des journaux, qui sont publiés dans des villes situées près de la frontière, et dont la circulation est toute en territoire canadien; ils n'auraient plus alors qu'une moitié de zone de circulation.

Vous constatez donc qu'à moins de placer dans le règlement une disposition, qui permettrait à ces journaux de faire le centre de leur zone, un endroit autre que celui où ils sont publiés, il en résulterait tout de suite un désavantage pour eux. J'ai entretenu une assez forte correspondance avec des journalistes à ce sujet, et j'ai toujours prétendu que si ces modifications étaient adoptées, ce serait commettre une injustice à l'endroit des journaux des villes de frontières. Jusqu'à présent, l'endroit de publication d'un journal était au bord de la zone, ce qui était juste; mais si l'on adopte la modification qui est proposée, elle enlèvera à ces journaux un bon quart des privilèges dont ils jouissent, à l'heure actuelle.

M. SINCLAIR: Je n'ai pas mission de prendre ici la défense des journaux, mais j'espère que l'on n'adoptera pas de règlements de nature à empêcher notre population de recevoir des journaux sans qu'il lui en coûte trop cher. C'est une excellente chose pour notre peuple que le "Star" de Montréal, le "Globe" de Toronto et d'autres grands journaux puissent être expédiés à bon marché, jusque dans les endroits les plus reculés du pays. Les cultivateurs, en général, ne veulent pas payer cher pour recevoir un journal quotidien, mais il est constaté qu'une campagne où les gens lisent les journaux quotidiens en retirent de grands avantages, quand bien même ils seraient en retard de trois ou quatre jours. Tout le monde s'accorde à proclamer que l'on devrait rendre plus attrayante la vie à la campagne, et les journaux à bon marché sont l'un des moyens à prendre pour atteindre ce but. Si le ministre des Postes enlève aux gens de la campagne l'occasion de se procurer des journaux, sans qu'il leur en coûte trop cher, il aura contribué à porter au bien-être de ces populations un coup fatal. J'espère donc qu'il étudiera sérieusement la question, avant de prendre une décision.

M. OLIVER: Je désire protester aussi énergiquement que possible, sans retarder le comité, contre la proposition du ministre des Postes portant que ces modifications de taxes doivent se faire par règlement. Je le déclare catégoriquement, cela doit se faire législativement ici même et non pas par règlement. Cela s'est toujours fait législativement et il en est encore ainsi. Mais le ministre propose de rayer cette disposition du statut et de se faire autoriser à faire la réglementation à son gré. Jusqu'ici le ministre n'a pas allégué une seule raison à l'appui de cette proposition. Il convient que les associations de journalistes se consultent avec les fonctionnaires du ministère et discutent avec eux les projets de modifications et il importe qu'ils en viennent à une entente à l'amiable. Mais il n'en demeure pas moins acquis que les modifications apportées à cet important service des taxes postales des journaux doivent être laissées à la discrétion du Parlement et du Parlement seul. Ce n'est pas là une question dont le règlement doive être abandonné au département des Postes et à une association des éditeurs de journaux; c'est une question qui doit être réglée ici même, en plein Parlement, non pas dans l'intérêt des éditeurs de journaux et des fonctionnaires ministériels, mais bien dans l'intérêt du peuple canadien qui s'occupe des journaux et du service postal. Au point de vue de l'éditeur de journal, il y a une raison majeure qui milite en faveur de la solution de ce problème par voie législative et non pas par voie de réglementation.

La taxe de journal, bien qu'elle soit minime pour chaque numéro de journal, est en somme une partie fort importante des frais afférents à une importante imprimerie de journal; et pour pareille entreprise de journal, qu'elle soit de grande ou de minime importance, il faut qu'on sache que le facteur principal de son existence et le champ ouvert à son activité ne seront pas soumis à certains changements, sans qu'on ait reçu l'avis de rigueur et sans que la chose ait été l'objet de mûre délibération.

M. PELLETIER: L'article en discussion ne touche nullement à ces questions.

M. OLIVER: S'il faut que les modifications de taxes postales se fassent au gré du département, après consultation avec telle ou telle association de journaux, il n'y a plus de certitude légitime de stabilité dans les règlements relatifs aux éditeurs de journaux en général, comme il en existerait, si ces modifications étaient confiées uniquement au Parlement après discussion approfondie ici même. A ce point de vue, le principal résultat de la modification effectuée par le minstre, en substituant la réglementation à la loi, est absolument contraire à l'intérêt matériel des éditeurs de journaux.

Le minstre des Postes a cité comme exemple la question des taxes afférentes au service des colis postaux, établie par règlement. La session dernière le Parlement l'autorisa à établir un service de colis postaux avec taxes et règlements, à son gré. Et parce qu'on lui a donné alors pareille autorisation, il conclut que le Parlement doit lui donner la même autorisation aujourd'hui.

Sans vouloir faire de polémique, je dois déclarer ici, à titre de représentant du peuple, que dans une certaine mesure, je suis responsable du service des colis postaux établi par le ministre et des taxes qu'il prélève. Je n'approuve ni son service de colis postaux ni les taxes qu'il a prélevées. A mon avis, c'est un système de conception et d'exécution défectueuses, et à titre de députés ici, nous avons droit d'avoir voix au chapitre, en pareille matière. A mon point de vue, c'est donc à tort qu'il a invoqué cet exemple du service des colis postaux. C'est là une question de haute importance pour le peuple canadien, et les représentants du peuple assemblés ici doivent avoir le droit de se prononcer en dernier ressort.

(On adopte l'article.)

Sur l'article 8 (amendement de l'article 116).

M. MURPHY: Cet article a subi une importante modification. Le ministre des Postes voudrait-il bien nous dire pourquoi il propose que le ministre retranche tant de détails de son rapport?

M. PELLETIER: C'est là une question sur laquelle je n'insisterai pas, si le comité s'y oppose.

M. LEMIEUX: Cet article donnerait lieu à un long débat. Pour mon propre compte, je m'y opposerai énergiquement.

M. PELLETIER: Un mot d'explication; et si la Chambre repousse la chose, peu m'importe, sauf que c'est tout simplement un gaspillage des deniers publics. Nous publions dans ce rapport du ministère des Postes une foule de choses inutiles.

M. LEMIEUX: Des renseignements.

M. PELLETIER: Il se peut que ce soit des renseignements, mais le public ne les lit jamais et aucun ministre des Postes au monde n'en publie de semblables; de plus, une grande partie de ces renseignements se trouvent dans le rapport de l'auditeur général. Je ne pense pas que nous devrions publier deux fois ces renseignements.

M. LEMIEUX: Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami quand il dit que dans le rapport annuel du directeur général des Postes il y a un tas de renseignements qui ne sont pas lus par le public. Ce qui concerne mon comté peut ne pas intéresser l'honorable député d'Halifax ou de Renfrew-sud, mais c'est intéressant pour moi et pour les gens de ma circonscription à qui j'envoie le rapport. La tendance du Parlement de nos jours est de donner au public le plus de renseignements possibles et non de les réserver à quelques privilégiés. Naturellement, je ne m'oppose pas à ce qu'on supprime du Livre bleu du département des Postes ce qui se trouve déjà dans le rapport de l'auditeur général, mais je m'objecterais certainement à ce qu'on fît disparaître du rapport ce qui a trait au service.

M. PELLETIER: Je n'insisterai pas pour faire adopter cet article, si les honorables députés ne s'entendent pas à son sujet, je le laisserai en suspens pour le moment, quitte à le reprendre une autre année.

(L'article est supprimé.)

Sur l'article 9 (facteurs sur les chemins de fer électriques).

M. GUTHRIE: Je conseillerai au ministre de supprimer les mots "sauf pour les chemins de fer électriques appartenant à des municipalités". A Guelph, dans ma circonscription, le chemin de fer électrique appartient à la municipalité. C'était une compagnie par actions, la ville a acheté les titres et la ligne est exploitée par une commission désignée par le conseil. Je ne pense pas qu'on ait jamais conclu d'arrangement avec cette ligne pour le transport des facteurs. Je remarque dans cet article que le directeur général des Postes propose que les facteurs soient transportés sur tous

les chemins de fer électriques du Canada, sauf sur ceux qui appartiennent aux municipalités, d'après les termes et conditions qui seront arrêtés par le directeur général des Postes.

Pourquoi faire une exception pour les chemins de fer possédés par des municipolités? S'ils ne veulent pas établir de conditions, le ministre peut fixer le prix. Cela devrait s'appliquer aux municipalités aussi bien qu'aux compagnies. Presque toutes les compagnies sont des compagnies provinciales et le directeur général des Postes se réserve, en vertu de cet article, le droit de prescrire des tarifs à ces compagnies. Les institutions municipales sont des institutions provinciales; si le ministre peut imposer des tarifs aux unes, il peut le faire pour les autres. Ce serait une souffrance pour douze ou quinze jeunes hommes de la ville où les distances sont longues et une peine pour le public si on ne pouvait pas faire les levées et distribuer les lettres aussi rapidement qu'ils le feraient s'ils avaient la possibilité d'utiliser cette voie électrique. J'ai entendu dire que la commission du chemin de fer de Guelph était exagérée dans ses prétentions. J'ignore ce qu'elles sont, mais le directeur général des Postes devrait immédiatement fixer un prix et s'il supprime les mots que j'ai indiqués, il lui sera possible de l'imposer.

M. BUCHANAN : Pour quel motif les chemins de fer que possèdent les municipalités sont-ils exclus?

M. PELLETIER: Nous n'avons eu aucune difficulté avec les chemins de fer qui sont la propriété des municipalités. Ils m'ont demandé: Avez-vous aucune raison de vous plaindre de nous? Je leur ai répondu non, vous avez été très convenables avec nous. Alors, disent-ils, pourquoi nous mettre sur le même pied que ceux dont l'exigeance est si grande? J'ai pensé qu'ils avaient raison. Les facteurs dans toutes les villes voudraient jouir de ce privilège qui est maintenant si général, mais, dans plusieurs cas, ils en sont empêchés par suite des prix prohibitifs que certaines compagnies essayent d'obtenir du département. Dans le cas de Guelph ou d'autres villes où il y a des chemins de fer appartenant à la ville, nous avons des autorités qui nous aideront à satisfaire les demandes des facteurs d'une façon raisonnable et c'est pourquoi nous n'avons pas parlé du chemin de fer appartenant aux municipalités. Autant qu'il m'est donné de le savoir, les chemins de fer appartenant aux municipalités nous ont fixé des prix qui supportent avantageusement la comparaison avec ceux des compagnies par actions.

M. GUTHRIE : Le chemin de fer de Guelph également?

M. PELLETIER : Je ne suis pas à même de le dire en ce moment d'une façon précise, mais si la question n'est pas réglée convenablement par les gens de Guelph, mon honorable ami peut compter sur moi pour faire le nécessaire à ce sujet.

Si le tramway de Guelph appartient à la municipalité, il est possible que nous ne puissions pas l'atteindre par cet article, mais s'il est exploité par une compagnie, nous pourrons intervenir. Il y a d'autres compagnies qui encaissent d'énormes bénéfices et qui n'ont aucun égard pour les facteurs obligés de parcourir la ville avec de lourds fardeaux; j'ai introduit cet article dans le bill pour faire comprendre à ces compagnies qui nous ont déjà causé tant d'ennuis, que nous entendons faire une distinction entre elles et celles qui nous offrent des conditions raisonnables. Je désire traiter d'une manière différente les compagnies qui se montrent justes et celles qui exigent des taux impossibles, pour le transport de nos employés. Nous n'avons pas réussi à nous entendre avec la compagnie de tramways de Moosejaw; c'est un des rares endroits de l'Ouest où nous n'avons pas pu conclure un arrangement.

M. LEMIEUX: Qu'est-ce que vous avez offert?

M. PELLETIER: J'ai oublié les chiffres exacts, mais nous avons offert les mêmes prix que dans toutes les autres villes de l'Ouest d'une superficie correspondante. Cette compagnie admet que les autres compagnies ont accepté nos offres, mais elle persiste à les refuser et prétend qu'elle obtiendra plus. Les employés se sont montrés très raisonnables; ils m'ont conseillé de ne pas céder aux exigences de la compagnie; ils disent que si nous leur donnons la différence, ils pourvoiront à leur propre transport. J'ai accepté cette proposition.

En réponse à l'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie), je dirai que je préfère que le bill soit adopté tel que rédigé, et s'il existe une compagnie que la loi ne peut pas atteindre, je lui ferai savoir qu'elle est la seule exception et qu'une autre loi sera votée pour lui faire entendre raison. Je tiens à ce que tous les facteurs soient bien traités sous ce

rapport, et les compagnies de tramways devraient nous donner leur concours. Si elles ne veulent pas le faire volontairement, je verrai à les y contraindre.

M. GUTHRIE: Je suis bien aise d'entendre le ministre des Postes parler sur ce ton. Je crains qu'il ait quelque difficulté à s'entendre avec le chemin de fer électrique de Guelph, qui est une compagnie électrique provinciale ordinaire. La ville a acheté la majorité des actions et elle fait exploiter la ligne par une commission dont les membres sont élus; mais la compagnie se trouve absolument dans la position d'une compagnie privée. Je ne vois pas pourquoi les mots "sauf sur les chemis de fer électriques appartenant aux municipalités" ne sont pas laissés de côté. Les conditions actuelles sont injustes non seulement pour les facteurs, mais aussi pour les citoyens de Guelph, dont le courrier est retardé. Si les mots que je viens de mentionner étaient rayés du bill, le ministre des Postes pourrait contraindre la compagnie de Guelph et exiger qu'elle accorde des conditions raisonnables.

M. PELLETIER: Je veux rendre justice à qui de droit.

Dans les villes où le service des tramways est municipalisé, nous avons traité avec beaucoup d'égards et j'ai promis de tenir compte de ces bonnes dispositions, lorsque je demanderais au Parlement de voter un bill comme celui que je propose en ce moment; je tiens à tenir la promesse que j'ai faite, mais l'honorable député de Wellington-sud peut être certain que j'adop terai à l'égard de Guelph les moyens que j'adopte actuellement à l'égard de Moosejaw, si cette compagnie se montre récalcitrante et ne veut pas faire son devoir. Les facteurs de Moosejaw sont satisfaits des arrangements qui ont été faits et c'est à leur demande que j'ai agi. Je ne me rappelle pas avoir reçu aucune communication des facteurs de Guelph.

M. GUTHRIE: J'en ai reçu une.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami veut bien leur dire de m'adresser une résolution à cet effet, je m'occuperai de l'affaire et je verrai à ce que ces employés soient traités avec justice.

M. GUTHRIE: Je suis bien aise d'entendre le ministre me donner cette assurance.

M. KNOWLES: Le chemin de fer électrique de Guelph appartient à une compagnie, mais la municipalité détient la majorité des actions. Il est possible qu'à Moosejaw la municipalité détienne aussi une partie des actions.

M. PELLETIER: Cette ligne appartient à une compagnie.

M. KNOWLES: A Guelph, elle appartient également à une compagnie, mais presque toutes les actions sont détenues par la ville. Cela ne la soustrait pas aux dispositions du présent article. Le ministre est-il certain que le Parlement a le droit de voter une pareille loi?

M. PELLETIER: Oh, oui.

M. KNOWLES: Prenons, par exemple, la compagnie du chemin de fer électrique de Moosejaw ou celle de Toronto, qui sont autorisées par les législatures provinciales; leurs tarifs sont sous la juridiction de toute commission qu'il plaira à la législature de se charger de ce soin. Je doute fort que cette Chambre soit autorisée à dire à une compagnie provinciale: Vous transporterez les gens moyennant telle ou telle considération.

Autant vaudrait dire que nous avons le pouvoir d'obliger la compagnie des tramways de Toronto de réclamer un tarif de trois cents. Je me demande si le ministre a le pouvoir de faire adopter cette loi.

M PELLETIER: Ce bill a été présenté, l'an dernier, sinon dans son ensemble du moins cette disposition, et cette question a été soulevée. Quelques-unes des compagnies les plus importantes, une entre autres, ont essayé de nous tenir la dragée haute. On s'est demandé si nous avions ce pouvoir. Nous en étions à la fin de la session et nous ne pouvions en arriver à une entente avec la compagnie en question. Finalement, je réussis à faire un arrangement. J'ai donc dit au Parlement que je retirais ce projet de loi pour cette année-là. C'est ce qui a été fait. Le ministère de la Justice a étudié ce bill dans tous ses détails et il nous a dit que le Parlement avait parfaitement le pouvoir de l'adopter. S'il existait le moindre doute à ce sujet, nous pouvions à bon droit encourir ce petit risque, afin de faire voir que nous ne nous en laissons pas imposer par certaines compagnies qui croient pouvoir soutirer tout du public et qui ne désirent aucunement l'aider, ainsi qu'elles devraient le faire. Quoiqu'il en soit, le ministère de la Justice ayant étudié pleinement cette question, je ne m'aventurerais pas à faire connaître mon opinion. Si oui, je dirais qu'il est presque

certain que nous avons ce pouvoir. Dans ces circonstances, je crois que c'est un bill qui est grandement dans l'intérêt public et qu'il aidera beaucoup les facteurs qui accomplissent une somme de bon travail et qu'on devrait protéger contre les exactions de quelques-unes de ces compagnies.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du bill qui est lu une 3e fois et adopté.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES TERRES FEDERALES.

Sur proposition de l'honorable W. I. Roche (ministre de l'Intérieur), le bill (n° 136) modifiant la loi des terres fédérales est lu une 2e fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

Présidence de M. Blain.

M. ROCHE: Ce bill stipule deux modifications principales: l'une se rapporte à la question des préemptions et l'autre à la preuve des préemptions de homestead et aux homesteads achetés qui ne conviennent pas à des fins agricoles, mais où l'on garde un certain nombre d'animaux vivants. Lorsque j'ai visité l'Ouest, l'été dernier et depuis lors, on m'a fait un grand nombre d'observations, toutes allant à établir que ceux qui habitent la superficie soumise à cette préemption se trouvent dans une situation désavantageuse à cause de ces préemptions qu'ils désirent voir enlever. On a demandé d'abord à ne pas être tenu de payer l'intérêt, au cours des trois premières années. Le présent statut stipule que l'intérêt sera demandé au cours des trois premières années, mais non perçu avant l'expiration de la troisième année, alors que le permis de homestead est gagné. Bien qu'on impose le paiement de cet intérêt durant ce temps, on ne permet de payer ni l'intérêt ni aucune partie du principal avant l'expiration des trois ans. Nous arrêtons une disposition qui biffera l'intérêt des trois premières années. La superficie sous préemption se trouve dans ce qu'on désignait anciennement sous le nom de région semi-aride, et le ministre qui a établi cette zone de préemption estimait que 320 acres dans cette région particulière ne ferait pas plus, au point de vue de la subsistance d'un cultivateur, que 160 acres dans une partie plus fertile de cette région.

Pour cette raison, les terres se sont vendues $3 l'acre, avec intérêt dès le début. On m'a demandé d'abord de biffer l'intérêt de trois ans. Avec le temps, les requêtes devinrent un peu plus radicales dans leur nature, et on nous a demandé de rayer le principal aussi bien que l'intérêt et de permettre aux intéressés de dépenser le même montant à clôturer leurs terres et à garder un certain nombre de bestiaux. La troisième requête voulait que nous traitions les préemptions ainsi que nous traitons les homesteads—c'est-à-dire que nous ne réclamions rien de ces gens et que nous leur rendions l'argent qu'ils avaient payé en tout ou en partie. C'était un procédé par trop radical, vu qu'il entraînait la remise de plus de deux ou trois millions de dollars à ceux qui avaient déjà reçu en tout ou en partie le montant de leurs préemptions. Ces modifications m'autorisent de raccourcir le temps au cours duquel ils peuvent recevoir un permis pour leurs préemptions. En se livrant à la culture de leurs terres et en accomplissant leurs devoirs de résidents, ils peuvent, s'ils désirent payer en entier, obtenir leurs permis de préemption en même temps qu'ils ont le droit de recevoir des permis de homesteads, ou en aucun temps entre les trois et les six ans, tel qu'à présent. Ce sont les principales modifications. Au sujet de l'amendement relatif au bétail vivant, nous prenons simplement le pouvoir de permettre aux intéressés de prouver leur droit en gardant un certain nombre de bestiaux sur les terres qui ne conviennent pas à la culture.

Il fut un temps où la loi des terres renfermait une disposition relative au bétail, disposition que l'on abrogeait il y a quelques années, pour bonne et valable raison, sans doute. Il est bien certain qu'on en avait quelque peu abusé. Quoi qu'il en soit, nous nous prémunissons autant que possible contre le retour des anciens abus. Le projet comporte d'autres modifications d'assez peu d'importance dont je m'abstiendrai de parler ce soir.

(Le comité fait rapport de ses délibérations.)

Sur motion de M. Borden, la Chambre lève sa séance à onze heures et cinquante-sept minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 5 mai 1914.

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

DEPOT RE RAPPORT.

Par l'hon. M. BURRELL (ministre de l'Agriculture): Rapport de la commission de laiterie et d'entrepôts frigorifiques.

DEPOT D'UN BILL RELATIF A LA NATURALISATION.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 173), relatif à la naturalisation de sujets britanniques et d'étrangers.

—L'objet de ce bill est de donner suite législativement à la convention intervenue entre le Gouvernement canadien, le gouvernement impérial et ceux des autres dominions dans le but d'établir une naturalisation qui s'étendra à tout l'empire.

La première partie de ce bill donne la définition de ce qu'est un sujet britannique de naissance. Elle modifie, je crois, d'une façon appréciable la loi actuelle dans ceci seulement: à savoir que pour une personne née en dehors du Royaume-Uni, dont le père ou le grand-père était sujet britannique est, en vertu de la loi actuelle, devenue sujet britannique de naissance, il suffira, aux termes du projet, que le père de cette personne soit sujet britannique de naissance. C'est une reproduction de la loi votée par le parlement du Royaume-Uni.

La partie suivante du bill a trait à la naturalisation, et c'est cette partie qu'il est nécessaire d'adopter afin de donner effet à l'entente intervenue. Elle établit les conditions de naturalisation qui sont prescrites par le parlement du Royaume-Uni. Elle diffère sous plusieurs rapports de notre loi actuelle. Cette différence résulte du fait que nous avons convenu, après en avoir conféré avec le gouvernement du Royaume-Uni et les gouvernements des autres colonies autonomes, d'établir des conditions de naturalisation uniformes pour le Royaume-Uni et les dites colonies.

M. W. F. MACLEAN: Quelles sont ces autres colonies autonomes?

M. DOHERTY: Elles sont mentionnées dans l'annexe du bill comme suit: L'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Union sud africaine, Terre-Neuve et le Canada. La 2e partie de la loi adoptée par le parlement du Royaume-Uni s'appliquera à toutes les parties de l'empire, mais elle ne devra entrer en vigueur que lorsque les législatures des colonies autonomes auront adopté une loi semblable. L'objet de cette partie du bill est d'adopter, pour remplir cette condition, des règles de naturalisation semblables à celles prescrites par la loi du Royaume-Uni. D'après cette loi il est expressément décrété que la partie qui traite de la naturalisation ne s'appliquera aux colonies autonomes que lorsque celles-ci l'auront adoptée. Il est décrété de plus, sujet à l'adoption par la législature des dominions, que leur gouvernement aura le pouvoir d'émettre des certificats de naturalisation, qui auront le même effet que les certificats émis par le secrétaire d'Etat, en vertu de la loi du Royaume-Uni. C'est-à-dire que la loi entrera en vigueur dans tout l'empire généralement, y compris naturellement le Royaume-Uni, et dans toutes les colonies autonomes qui adopteront aussi une loi de ce genre. Ce bill, après que les formalités de naturalisation conformément à la loi du parlement impérial auront été remplies, confère un pouvoir semblable au secrétaire d'Etat en Angleterre et à tous les gouvernements des autres colonies autonomes qui adopteront une mesure semblable, d'émettre des certificats qui auront le même effet que les certificats émis en vertu de cette loi par notre secrétaire d'Etat.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire que j'explique les détails du bill avant qu'il soit soumis à l'étude de la Chambre. Il serait peut-être bon d'indiquer quelques différences essentielles entre les dispositions de notre loi actuelle et celles de ce bill. La durée et l'endroit de résidence sont différentes. Au sujet de la durée de la résidence il suffit que la dernière partie des cinq années ait été passée en Canada, pourvu que les autres quatre années aient été passées dans une possession britannique. Il y a des dispositions qui exigent une connaissance suffisante des langues officielles du pays; au Canada, ce sont les langues française et anglaise. Les certificats en vertu de cette loi seront accordés par le secrétaire d'Etat. Ils ne seront pas accordés directement par un juge, mais dans les articles qui établissent la procédure à suivre il faut établir devant un juge que l'on remplit les conditions essentielles. Le certificat final cependant sera accordé par le secrétaire d'Etat, sur la décision des tribunaux établis, qui sont pratiquement ceux qui aujourd'hui ont juridiction dans ces matières, lorsque la personne a prouvé qu'elle possédait les conditions nécessaires à la naturalisation. Les autres parties du bill traitent des effets du mariage sur les qualifications de la femme, de la question de changement de nationalité d'un sujet britannique, de la question des étrangers et de leur état. Je ne crois pas qu'il y ait à ce sujet dans ce bill de

différences importantes avec notre loi actuelle, ni qu'il diffère de la loi du Royaume-Uni antérieure à celle que le Parlement impérial a adoptée récemment.

(La motion est adoptée et le bill lu une 1re fois.)

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DES JEUNES DELINQUANTS.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 174) tendant à modifier la loi de 1908 sur les jeunes déliquants.

—Ce bill ne renferme qu'un article. Son but est d'autoriser la nomination d'un juge adjoint au tribunal des jeunes délinquants. Il permet aux juges de la cour des jeunes délinquants de nommer ce juge adjoint, sujet à l'approbation du procureur général de la province. Ce qui m'a porté à proposer cette loi, c'est que l'on a constaté, dans les procédures du tribunal des jeunes délinquants—lequel, ainsi qu'il est bien connu cherche plutôt à corriger les enfants qu'à les punir—qu'il se rencontre un grand nombre de cas peu importants qui tombent sous la juridiction de ce tribunal, et qui conséquemment ne peuvent pas être décidés en l'absence du juge, il est très souvent très désirable que ces cas soit décidés sans retard, et il a été jugé désirable que dans plusieurs de ces cas le greffier du tribunal, qui connaît parfaitement les procédures, pourrait très bien être investé du pouvoir de régler ces cas en l'absence du juge.

Ce projet de loi tend à la réalisation de cette pensée et il est présenté à la demande de M. le juge Choquette, de la cour juvénile de Montréal, qui s'est inspiré de son expérience pour en suggérer l'adoption. La nomination devant être faite par le juge à condition d'être ratifiée par le procureur général de la province, il y a lieu de croire que le choix des titulaires ne laissera pas à désirer. Le greffier de la cour dont j'ai parlé est M. Dawson. Il est absolument compétent et il s'est sincèrement dévoué à la tâche de corriger les enfants même les plus vicieux.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LA COUR SUPREME.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 175) ayant pour objet de modifier la loi sur la cour suprême.

[M. Doherty.]

—Monsieur l'Orateur, au cours de la dernière session nous l'avions modifiée de façon à permettre d'en appeler d'un jugement rendu par un tribunal de l'Ontario ou de toute autre province où le droit d'appel est assujetti aux mêmes conditions, et établissant quelque droit essentiel des parties en cause, sans toutefois être un jugement final. On s'est demandé si cette loi s'appliquait aux causes commencées antérieurement à son adoption, et si je ne me trompe, on a conclu qu'elle ne s'appliquait pas. Comme il convient qu'elle s'y applique, ce bill dit que l'amendement dont il s'agit

S'appliquera aux actions, poursuites, causes, affaires ou autres procédures judiciaires commencés avant la date de l'adoption dudit chapitre 51, tout comme aux actions, poursuites, causes, affaires ou autres procédures judiciaires commencées depuis cette date.

Il est dit, cependant, que cette loi ne s'appliquera dans aucun cas où l'on aura rendu une décision contraire à l'effet de ladite loi.

M. MURPHY: Cette loi concerne-t-elle certain cas particulier?

M. DOHERTY: Pas que je sache. J'ai écrit à certains avocats au sujet des difficultés survenues. Je crois qu'il existe une décision. Je vais tâcher de la trouver et d'en donner communication à l'honorable député.

M. MURPHY: L'honorable ministre veut-il dire que ce bill ne s'appliquera à aucun cas qui a été décidé indépendamment des dispositions du bill de la dernière session?

M. DOHERTY: La loi n'aura pas d'effet rétroactif.

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

1re LECTURE

Du projet de loi (n° 172), déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie du Toronto Terminals Railway.

COMMUTATION DE PEINE.

M. KYTE: A-t-on prié l'honorable ministre de la Justice de commuer la peine de mort imposée à Frank Haynes pour l'assassinat de Ben Atkinson, de Sydney?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Oui, hier.

M. KYTE: Avez-vous pris une décision?

M. DOHERTY: Je ne me suis pas encore trouvé en état d'en prendre une, bien que j'aie étudié la question antérieurement à cette requête que l'on m'a présentée hier.

RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE NORD-CANADIEN.

M. GRAHAM: Je signalerai au premier ministre un état qui figure parmi ceux que l'on a présentés à la Chambre, hier, au sujet de la garantie dont on veut favoriser le Nord-Canadien, et qui a pour titre:

Coût estimatif d'après les ingénieurs—Réseau du Nord-Canadien. Toutes les lignes.—Liste sommaire. Coût estimatif des améliorations.

Au bas de la page est un état ainsi conçu:

Construction comme ci-dessus.. ..		$41,987,565
Montant dû pour construction, comptes des sous-entrepreneurs, etc., non compris parmi ceux qui figurent plus haut—voir état annexé:		
Lignes de l'Ouest.. ..	$8,348,290	
Lignes de l'Est..	6,606,424	
		$ 14,954,714
Matériel roulant..		27,441,086
Améliorations..		10,000,000
		$100,379,099
Produit de valeurs acquis ou pouvant être opposé au passif ci-dessus..		58,473,988
Balance..		$ 41,905,117

Je tiens à dire au premier ministre que cette somme de $100,379,009 comporte évidemment une erreur. Il y manque $5,000,000 ou $6,000,000.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Il y manque $5,595,754, que le copiste a omis d'y inclure. Cette somme a rapport à la gare terminus de Montréal et les valeurs qui doivent répondre des travaux de construction sont comprises dans l'article de $58,473,982. J'avais déposé le document sur le bureau de la Chambre sans y avoir remarqué cette erreur que je regrette et dont j'ai ordonné la correction. J'espère qu'une copie exacte sera déposée aujourd'hui même. Je dirai au chef de l'opposition que j'aurais aussi déposé, aujourd'hui, un état relatif au capital des diverses compagnies. M'étant aperçu qu'il y manquait ce renseignement sur l'une des compagnies d'importance moindre, j'ai ordonné de l'y insérer. L'état ainsi modifié me sera remis dans quelques minutes et je le déposerai un autre jour. Je déposerai demain un certain nombre d'autres documents et j'espère que nous pourrons en fournir plusieurs exemplaires.

Sir WILFRID LAURIER: L'état que mon voisin vient de lire comprend ces mots:

Sous-entrepreneurs, montants non compris parmi ceux qui figurent plus haut, voir état annexé.

Je ne vois pas cet état annexé.

M. BORDEN: Je ne vois pas grande objection à ce que les noms de tous les sous-entrepreneurs à qui il est dû de l'argent soient mentionnés, si on désire qu'ils le soient.

Sir WILFRID LAURIER: En tous cas, on lit qu'il y a un état d'annexé à celui-ci.

M. BORDEN: Nous n'avons cru devoir mentionner les noms de tous les créanciers que si on l'exigeait absolument.

Sir WILFRID LAURIER: L'état en question doit avoir été composé, puisqu'on dit dans celui-ci, qu'il y a été annexé.

M. BORDEN: Il a été composé.

Sir WILFRID LAURIER: Alors, pourquoi le premier ministre ne le dépose-t-il pas?

M. BORDEN: Pour les raisons que je viens de mentionner. En tous cas, j'y verrai.

M. MURPHY: Il me faut appeler de nouveau l'attention de ceux que cela concerne sur le retard que l'on met à produire certain rapport relatif au chemin de fer Nord-Canadien. J'avais fait mettre au Feuilleton en mars dernier une question demandant certains renseignements. On a laissé cette question sans réponse pendant plus d'un mois; puis, à la demande de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer, elle a été changée en un ordre pour rapport. Ceci est arrivé il y a quelques semaines, mais le rapport n'a pas encore été déposé. Dans les entrefaites, l'honorable député de Peterborough-ouest (M. Burnham) a, lui aussi, fait mettre au Feuilleton une question demandant à peu près la même chose, et il a obtenu dans bien peu de jours le renseignement qu'il voulait. Je ne m'en plains pas, mais j'espère n'avoir pas à signaler de nouveau à mon honorable ami le retard que l'on apporte à déposer ce rapport.

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): Je vais tout de suite envoyer quelqu'un chez le sous ministre lui demander pourquoi il y a retard dans la présentation de ces pièces.

M. R. B. BENNETT: Avant que l'on passe à la discussion de la résolution relative au chemin de fer Nord-Canadien, je désirerais savoir si le Gouvernement est en position de fournir à la Chambre des éclaircissements sur les 38 millions que l'on dit être entre les mains de la compagnie. Cette somme est censée provenir de la vente des effets des chemins de fer Nord-Cana-

dien du Pacifique, Nord-Canadien d'Ontario et Nord-Canadien d'Alberta. Je voudrais savoir de quoi se compose cette somme.

M. BORDEN: Il sera communiqué à la Chambre des renseignements sur ce point. La somme en question ne se compose pas uniquement du produit de la vente d'effets, mais aussi de subventions qu'il reste à gagner.

ACCIDENTS A DES NAVIRES SUR LE SAINT-LAURENT.

M. LEMIEUX: Je désirerais appeler l'attention du ministre de la Marine et des Pêcheries sur un accident qui vient de se produire sur le Saint-Laurent. Cette fois-ci, c'est le "Saturnia" qui a subi un accident quelque part dans les environs de la Traverse en bas de Québec, et je vois par le compte rendu que donnent les journaux de l'enquête qui a lieu que l'accident est dû à une insuffisance du matériel dont dispose l'agence de la marine à Québec. Il semble que le bateau-feu n'ait pas été mis à temps en place et que, si on l'y avait fait remorquer par le vaisseau qu'il fallait, il y serait arrivé à temps pour prévenir ce malheur. Il conviendrait de faire une enquête rigoureuse sur cette affaire: c'est le troisième accident, en effet, qui se produit sur le cours du Saint-Laurent depuis l'ouverture de la navigation, il y a à peine quelques jours.

L'hon. M. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): J'ai, au sujet de cette affaire, une note que je vais lire à la Chambre à l'instant. Je ne crois pas que les informations données par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) proviennent du commissaire qui en ce moment dirige l'enquête, aidé de deux assesseurs nautiques. Leur rapport dira sans doute à quoi il faut attribuer ce désastre. Quoique le bateau-feu ne se soit pas trouvé à la Traverse, je dois dire que toutes les mesures que l'on pouvait prendre ont été prises par l'ingénieur et par le personnel de notre agence à Québec, dont c'est le devoir de s'occuper de ces sortes de choses. Comme ne l'ignore point l'honorable député, sur le Saint-Laurent, de même que sur toute autre rivière que la glace désole, les feux et balises ne peuvent être remis en place avant le départ des glaces. On me dit que cette année, par suite d'une tentative de mettre en place les bouées trop hâtivement, il s'en est perdu sept ou huit. Une installation trop hâtive des bouées et bateaux-feu a pour conséquence de grandes pertes, et n'est d'aucun avantage. J'ai vu dans les journaux le compte rendu dont parle mon honorable ami, et j'ai demandé à nos agents de me fournir une note établissant les circonstances de l'affaire connues au bureau. Voici la note qui m'a été remise, et elle porte les initiales de M. McPhail, l'inspecteur des phares:

Au sujet de l'information parue dans la "Gazette" de Montréal de ce jour, touchant l'absence de bouées et du bateau-feu de la Traverse d'en bas, je dirai que ce printemps, comme d'habitude, des dispositions ont été prises pour que tout le matériel d'usage fût prêt à être mis en place dès que l'état des glaces le permettrait.

Vers le 15 du courant, en conséquence, les bouées ont été mises dans la partie la plus large du fleuve, à commencer par l'île du Lièvre.

Aussitôt après avoir pris connaissance des articles de la "Gazette" de Montréal, j'ai téléphoné à ce sujet au surintendant des phares à Québec, qui m'a appris que, dans la matinée du 27 courant, le "Druide" était parti de Québec avec les bouées à mettre en place entre cette ville et Portneuf, et qu'il devait se tenir là attendant que la glace s'en aille, ce qui devait se produire, pensait-on, le lendemain, c'est-à-dire le 28. Contrairement à notre attente, aucun mouvement ne s'est produit dans la glace le 28, et les bouées ont été posées dès que les circonstances l'ont permis, avec toute la hâte possible. On y travaille encore en ce moment. Il est malheureux que le "Montcalm" ne soit pas là cette année, ce qui sera une cause de retard. Dans cette section de Portneuf à la Traverse, l'on n'aurait pas pu, à tout évènement, expédier la besogne plus tôt par la raison que, si les bouées avaient été mises dans la partie étroite du fleuve libre dans le moment, elles auraient à coup sûr été emportées et les fanaux détruits au passage des glaces du lac Saint-Pierre. Dans le ressort de l'agence de Montréal, huit fanaux ont été avant-hier et hier endommagés par les glaces mouvantes, et, cela, parce que les bouées y avaient été mises en place plus tôt que l'état du fleuve ne le voulait. Il est vrai que l'on aurait pu procéder à la pose des bouées dans la partie libre du fleuve en bas de Québec avant la descente des glaces du lac Saint-Pierre, mais alors, non seulement les fanaux auraient été détruits, mais les bouées elles-mêmes auraient couru ce danger. Elles auraient du moins nécessairement été entraînées hors de leurs positions pour devenir un danger pour la navigation.

Pour ce qui est du bateau-feu de la Traverse, les mêmes observations s'y appliquent, à un moindre degré, qu'aux bouées en ce qui regarde les glaces mouvantes. On m'a dit au téléphone que ce bateau était la semaine dernière sorti du bassin Louise à l'aide d'un remorqueur qui se tenait prêt à le mettre en place dès que l'état du fleuve le permettrait. On avait cru dimanche pouvoir l'expédier en toute sûreté, mais, au moment où on allait se mettre en route, on découvrit que la glace empêchait encore le gouvernail de fonctionner, et il a fallu le faire dégeler. Il est parti de Québec à neuf heures lundi matin pour arriver aux Bornes le soir, au changement de la marée et, ne pouvant avancer contre le flot, il jeta l'ancre et prit son poste dans la matinée du mardi. On avait fait savoir aux pilotes qu'il était impos-

[M. R. B. Bennett.]

sible de dire si le bateau-feu serait à son poste lundi soir.

Comme l'a annoncé l'article de la "Gazette", le chenal s'indiquait suffisamment pour la navigation diurne par les bouées-épars, qui ne sont pas en danger d'être détruis ni déplacés par une descente de la glace.

Le surintendant des phares enverra au ministère une relation circonstanciée de ces divers événements.

Ottawa, le 30 avril 1914.

Comme le voit mon honorable ami, nous prenons des mesures pour nous assurer des faits, et la commission des sinistres maritimes qui siège en ce moment à Québec, dira, je n'en doute point, à qui il faut s'en prendre de ce malheur, et elle fera, sur les circonstances de cette affaire, un rapport qui les fera connaître aux expéditeurs en général et à la Chambre.

LE COLLEGE NAVAL D'HALIFAX.

M. MACDONALD: J'ai vu l'autre jour dans les journaux une annonce relative au Collège naval d'Halifax, laquelle, si elle est vraie, devrait être communiquée à la Chambre. Je prierais le ministre des Affaires navales de bien vouloir me dire quels changements on se propose de faire relativement à ce collège, la nature de ces changements et savoir si les classes y seront continuées.

L'hon. M. HAZEN (ministre de Marine et des Pêcheries): Les règlements ont été déposés sur le bureau, et ils ont été publiés au long dans la "Gazette du Canada", avec plus de clarté et de brièveté peut-être que je ne saurais le faire par des explications.

M. MACDONALD: Quelle est en résumé la politique du Gouvernement à l'égard du collège?

M. HAZEN: Dorénavant, les élèves y recevront, dans une certaine mesure, comme au Collège militaire de Kingston, un enseignement qui les formera, non seulement au service naval, mais aussi aux travaux civils, comme, par exemple, les études hydrographiques, celles de la marée et autres travaux scientifiques de cette sorte. C'est dans ce but qu'il a été fait un changement au programme d'études du Collège, où le cours, en outre, sera de trois ans, au lieu de deux.

L'EXPOSITION DE SAN-FRANCISCO.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. W. G. WEICHEL (Waterloo-nord): Je désirerais avant cela toucher un mot d'une très importante question qui aujourd'hui attire grandement l'attention des Canadiens en général et de tous les sujets de l'empire britannique. Je veux parler de l'ouverture du canal de Panama et de l'exposition de San-Francisco.

Ç'a été avec regret que, dans tout l'empire, beaucoup ont appris le refus de la Grande-Bretagne de prendre part à cette exposition de 1915. De nombreuses chambres de commerce, comme aussi plus de la moitié des membres de la chambre des communes anglaise ont adressé au gouvernement de la Grande-Bretagne des pétitions le priant instamment de revenir sur sa décision; mais, jusqu'à présent, l'on n'a pas réussi. La raison qu'a donné dans le temps la Grande-Bretagne, de même que l'Allemagne, qui, aussi, a refusé de prendre part à cette exposition, c'est qu'il faudrait dépenser beaucoup trop pour ce que cela rapporterait, en tenant compte surtout du tarif impliquant presque prohibition qui existait alors aux Etats-Unis.

Cependant, sans être très perspicace, on pouvait facilement s'apercevoir que ces deux pays étaient mécontents des distinctions injustes dont ils étaient les victimes sous le régime de péages mis en vigueur par le gouvernement de Washington sur le canal de Panama, en violation, à ce qu'ils prétendaient, des stipulations du traité Hay-Pauncefote. Tel était l'état des choses, lorsque furent lancées les invitations de prendre part à cette exposition, invitations qu'on déclina d'accepter. Entre temps, les droits élevés du tarif des Etats-Unis ont été très notablement réduits; ils sont même presque au même point que ceux du Dominion, et cet abaissement est d'une grande importance pour les pays européens, comme pour notre Dominion.

Les habitants du Canada, comme ceux d'autres pays, ont suivi avec intérêt la magnifique lutte faite par le président Wilson à Washington, en vue de l'abrogation de cette loi. Il réussit à faire adopter par la chambre des représentants, à la majorité de 86 voix, un bill tendant à rapporter la loi de la dernière session du congrès relative aux péages exigibles au passage du canal de Panama. A mon avis, il n'est pas improbable que le gouvernement anglais revienne sur sa décision et signifie son acceptation en témoignage de la satisfaction que lui a procurée l'attitude courageuse et honorable du président Wilson. Qu'on me permette de rappeler ici un article qui a paru dans le "Chamber of Commerce Journal" d'avril dernier, et dont j'extrais les lignes suivantes:

En réponse à une demande de M. Lynch, M. Harcourt déclare que le Canada y participe-

rait, ainsi que la Nouvelle-Zélande, et même, à ce qu'il croyait, l'Australie, dans une certaine mesure, mais non pas l'Afrique du Sud. Il a, dit-il, transmis l'invitation des Etats-Unis aux possessions autonomes en mai 1912, et n'a cessé depuis d'être en correspondance avec celles-ci, mais il n'est pas au courant de ce qu'elles se proposent de faire particulièrement. Quelques-unes d'entre elles se sont informées en divers temps de l'attitude du gouvernement de Sa Majesté, mais aucune n'ont exprimé le désir de nous voir revenir sur notre décision.

Nous du Canada nous prenons part à cette exposition, et comme nous sommes en contact étroit avec les Etats-Unis et en relations amicales avec cette grande nation, je crois que ce serait de nature à resserrer les liens d'amitié qui unissent la Grande-Bretagne aux Etats-Unis, si le gouvernement anglais était amené à revenir sur sa décision et à prendre part à l'exposition de San-Francisco. C'est d'autant plus à souhaiter que l'événement se trouve à coïncider avec la date de la très importante célébration du centenaire de la paix entre les deux nations, et que l'effet aurait été de raffermir et cimenter les rapports amicaux préexistants. Emanant du Parlement canadien, une telle initiative provoquerait un vif sentiment de bon vouloir dans le cœur des Américains. Si la Grande-Bretagne revient sur sa décision, l'Allemagne suivra peut-être son exemple, et l'amitié réciproque de ces trois grands pays l'un pour l'autre s'en trouvera augmentée. Nombre de Canadiens se proposent de visiter San-Francisco pendant l'exposition de 1915, et la participation de la mère patrie serait acclamée de tout cœur par nombre d'entre nous qui attendent avec impatience l'époque de cette célébration. Dans toute l'étendue de notre pays on s'intéresse vivement à cette exposition. J'ai à la main le texte d'un vœu émis par le Board of Trade de Berlin, le 23 mars 1914, et qui est conçu en ces termes:

Sur proposition de M. D. B. Detweiler, appuyée par M. W. D. Cleghorn:

Considérant que le parachèvement du canal de Panama, entreprise d'intérêt universel, sera commémoré par l'exposition de Panama à San-Francisco, en 1915, à laquelle l'exposition des Etats-Unis ont prié toutes les nations amies de prendre part;

Considérant que la participation à cette exposition, non seulement du Canada, mais de l'empire dans son ensemble, est particulièrement à souhaiter en raison de ce que cet événement se trouve coïncider avec la très importante célébration du centenaire de la paix entre les deux nations, qui non seulement resserrera et cimentera les relations amicales actuelles, mais soutiendra le prestige de l'Angleterre en Amérique et dans l'Orient, résultat de très grand intérêt pour le Canada comme portion de l'empire en contact des plus étroit avec ces nations:

[M. Weichel.]

En conséquence, le Board of Trade de Berlin exprime le vœu que le Parlement du Canada représente instamment au gouvernement impérial à quel point il serait opportun qu'il revînt sur sa décision de ne prendre aucune part à cette exposition:

Décide, en outre, que le texte du vœu ci-dessus soit transmis à W. G. Weichel, député de Waterloo, pour en saisir la Chambre des communes du Canada.

L'hon. M. BORDEN (premier ministre): Nous comprenons tous, j'en suis sûr, toute l'importance des observations que l'honorable député préopinant vient de soumettre à la Chambre sur le sujet de la participation à la grande exposition qui doit être tenue l'an prochain à San Francisco, en commémoration de l'inauguration du canal de Panama. Lorsque se posa la question de notre patricipation à cette exposition, nous n'eûmes aucune hésitation à décider qu'il serait opportun de le faire à tous les points de vue. Mon honorable ami et collègue le ministre de l'Agriculture (M. Burrell), de qui ces questions relèvent, a pris et continue de prendre toutes les mesures en vue de la digne représentation et active participation du Canada dans cette circonstance. Nous nous réjouirions tous, j'en suis sûr, si la mère patrie avait jugée à propos d'adopter la même ligne de conduite; mais nous n'avons pas cru qu'il fût le moindrement nécessaire ou convenable de la part du Canada de présenter les observations dans ce sens, attendu que c'est là une question qui relève du gouvernement et du parlement du Royaume-Uni, tout comme notre participation est une question relevant du gouvernement et du parlement du Canada.

Toutefois, je donnerai la plus grande attention aux demandes formulées par l'honorable député, et aux représentations transmises de la part du Board of Trade de Berlin. Je suis persuadé, et cela sur la foi des déclarations du premier ministre et de ses collègues du gouvernement du Royaume-Uni, que l'abstention de la mère patrie n'a pas été l'effet du mécontentement produit par quelqu'une des survenances indiquées. De pleines explications ont été fournies au Parlement à ce sujet, et je suis sûr que l'honorable député, comme tout citoyen du Canada et de l'empire, y accorde pleinement foi. J'approuve cordialement tout ce qu'a dit l'honorable député sur l'utilité de maintenir et de raffermir de toute manière les relations amicales existant actuellement entre ce grand empire dont le Canada fait partie et la grande république voisine. Certes, nous nous réjouissons tous cordialement de ce que ces relations n'ont jamais été plus cordiales ou

plus amicales qu'elles ne le sont actuellement. Les membres de l'un et de l'autre partis reconnaîtront, je pense, qu'il y a lieu de faire tout en notre pouvoir pour resserrer les liens de cette amitié, si cela est possible. Tout ce que je puis dire pour le moment, c'est que la proposition que l'honorable député vient de soumettre à la Chambre sera l'objet de la plus sérieuse attention du ministère.

INTERPELLATION RELATIVE A L'ADMINISTRATION DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

L'hon. H. R. EMMERSON (Westmoreland): Monsieur l'Orateur, nous avons eu l'avantage, il y a à peu près un mois, de prêter l'oreille à l'exposé annuel du budget du département des Chemins de fer, de la bouche du ministre intérimaire de ce département (M. Reid), au cours duquel exposé il a été assez longuement question du chemin de fer Intercolonial. L'honorable ministre nous a fait connaître l'état des affaires de cette entreprise, mais apparemment les déclarations qu'il a faites dans cette circonstance, à cet égard du moins, ont été entièrement perdues de vue. Je conjecture que c'est en conséquence de la discussion prolongée qui s'en est suivie relativement au rapport sur le chemin de fer Transcontinental dont l'honorable ministre saisit la Chambre dans le temps. L'Intercolonial a fourni le sujet de plus d'une discussion naguère. Moi-même j'ai à maintes reprises commis la faute, si faute il y a, d'aborder ce sujet. Je désire cet après-midi soumettre quelques brèves observations relativement à l'administration de ce chemin de fer. Je terminerai en proposant une motion.

Je ne veux pas répéter ce qui s'est dit jadis de l'histoire de l'Intercolonial et du rôle qu'il a joué dans le développement de notre commerce et le maintien de notre nationalité canadienne. Je voudrais exposer la situation de l'Intercolonial, telle que je la vois, et telle que la voit, si je ne me trompe, la plus grande partie des habitants du Canada. Je vais traiter la question pour bien dire sous trois aspects. Tout d'abord, je vais m'efforcer d'établir,—et j'espère y réussir,—que le mode d'administration actuel de l'Intercolonial est nuisible à l'heureuse exploitation du chemin de fer dans l'intérêt du public; en second lieu, que ses administrateurs, en violation de la loi, subordonnent son administration aux intérêts d'entreprises concurrentes, au détriment du grand public et de ceux qui utilisent le réseau des chemins de fer de l'Etat, occasionnant ainsi un dérangement et un détournement de son trafic légitime; et, en troisième lieu, que ce mode d'administration du chemin de fer Intercolonial est manifestement injuste pour ceux qui ont été formés dans l'exploitation de ce réseau et connaissent parfaitement quelles sont ses conditions et quels sont les besoins de ses clients.

Quant au premier point, la situation du chemin de fer, je dirai d'abord ce qu'elle est en ce moment, ce que je pense qu'elle devrait être et quel rapport elle a avec l'état de ses finances. Que la Chambre me permette de lui rappeler certaines déclarations de mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, du 24 mars dernier. Dans cette circonstance il déclara qu'il s'était produit un changement dans le mode d'administration du réseau; c'est-à-dire que le bureau d'administration avait été aboli et remplacé par un administrateur unique, changement qui suivant lui devait donner des résultats plus directs et satisfaisants. Je partage cet avis. J'ai toujours été en faveur de l'administration directe du chemin de fer par un administrateur général, plutôt que par un bureau d'administrateurs.

D'autres diffèrent d'opinion avec moi sous ce rapport, mais selon moi, les résultats obtenus justifient non seulement mes prédictions à ce sujet, mais les prétentions que j'ai émises quant aux résultats réels, qui sont la conséquence de cette politique. Mais mon honorable ami, semble-t-il, a parlé comme si le mode d'administrer l'Intercolonial par une commission n'avait pas été maintenu sous le Gouvernement actuel, et que cette modification eût été effectuée dès le changement de régime. Je suis certain que mon honorable ami n'a jamais eu l'idée de créer une fausse impression de cette nature, car il sait fort bien que pendant près de un an et demi après l'arrivée au pouvoir des ministres de ce cabinet, l'ancienne commission de l'Intercolonial a été maintenu en fonction. Mon honorable ami est allé jusqu'à prétendre qu'avant le changement d'administration du chemin de fer de l'Etat, l'ancienne commission avait décidé d'augmenter les prix de transport, et que c'était son intention d'opérer ces réformes, donnant ainsi à entendre que la direction actuelle n'est nullement responsable de l'augmentation qu'ont subie les tarifs de transport actuels. J'ai toujours prétendu que, quelles que soient les méthodes d'administration de l'Intercolonial, nul

Gouvernement ne peut se débarrasser de la responsabilité qui lui incombe relativement à ce chemin de fer; en conséquence donc, si après le changement de régime la commission en est venue à la décision d'augmenter les prix de transport, la chose n'a pu se faire sans un décret en conseil rendu à cet effet. Nul ministre des Chemins de fer, nul gérant général de l'Intercolonial, ne peuvent augmenter d'un sou les prix de transport sur ce chemin de fer, sans la formalité d'un décret, ce qui a pour résultat de rendre le cabinet tout entier responsable du changement.

Mon honorable ami a aussi discuté la situation financière de l'Intercolonial, et après avoir supputé un certain revenu pour les mois de février et de mars, il a calculé que nous aurions un exédent de $300,000, qui serait appliqué, a-t-il prétendu, au renouvellement de l'outillage. L'honorable M. Cochrane, le ministre des Chemins de fer, qui était à son siège à la dernière session, et dont nous regrettons tous l'absence pour cause de maladie, s'est fait gloire de ce qu'au 31 mars 1913 l'excédent des recettes de l'Intercoolnial sur les dépenses s'élevait au chiffre de $770,000.

Naturellement, avec mes collègues, j'ai complimenté le ministre sur les résultats obtenus, assumant que l'état financier qu'il avait présenté était exact; mais malheureusement, tel n'était pas le cas. Les statistiques des chemins de fer canadiens pour l'année se terminant au 30 juin 1913, qui ont été déposées devant la Chambre, sont préparées sous la direction du Gouvernement pour l'année commençant au 1er juillet et se terminant au 30 juin, selon la coutume généralement suivie par toutes les compagnies de chemins de fer d'un bout à l'autre du Dominion. Or, en consultant ces statistiques, je constate que le total des dépenses d'exploitation de l'Intercolonial, pour l'année se terminant au 30 juin 1913, s'est élevé à $12,510,311.73, tandis que les recettes pour la même année n'ont atteint que le chiffre de $12,349,296.06, laissant un déficit réel de $161,015.16. Maintenant, comment cela a-t-il pu se produire? Pour une raison bien simple, c'est que l'on a omis de porter au compte de l'année finissant au 31 mars 1913, des sommes qui auraient dû apparaître au bilan de cet exercice, à l'article dépenses.

Il semblerait que le coût de certains travaux, qui aurait dû être inclu dans les dépenses d'exploitation de l'année se terminant au 31 mars 1913, fût renvoyé à l'exercice suivant, de sorte qu'entre les dates du 1er avril au 30 de juin l'on a dû payer ces dépenses effectuées au cours de l'année précédente. C'est là la meilleure preuve que l'on puisse fournir que l'exploitation de l'Intercolonial, cette année-là, s'est terminée par un déficit au lieu d'un excédent. Je regrette beaucoup la chose. Je suis prêt à reconnaître tous les mérites à ce Gouvernement ou à n'importe quel ministre des Chemins de fer, du moment qu'ils administreront l'Intercolonial dans l'intérêt du public, et lorsque j'ai entendu le ministre des Chemins de fer annoncer que l'exercice se soldait par un excédent, je n'ai pu m'empêcher de lui offrir mes félicitations ainsi qu'au peuple canadien pour les résultats obtenus. Mais, malheureusement, cet excédent n'existait pas, et l'exploitation de l'Intercolonial se solde par un déficit. Autrefois, on a accusé les ministres des Chemins de fer d'arranger les choses de telle façon qu'à la fin de l'exercice financier de l'Intercolonial ils étaient en état de montrer un excédent, quand ils auraient dû avouer un déficit, si tous les comptes avaient été payés et si tous les travaux à exécuter l'avaient été dans le cours de l'année écoulée. Je me rappelle fort bien, il y a quelques années, je crois que c'est en 1905, on fit la démonstration devant le Parlement, que l'exploitation de l'Intercolonial se soldait par un énorme déficit. Comment cela s'est-il produit?

C'est que cette année-là, nous avions profité de l'occasion pour payer toutes les dettes du chemin de fer, afin de faire disparaître tous les comptes en suspens, et de clore l'année par une liquidation complète en payant chaque dollar que l'on devait. Malheureusement, le résultat ne fut pas à notre avantage cette année-là, mais au cours des années qui suivirent nous parvînmes à rétablir l'équilibre entre les recettes et les dépenses. Dans l'intervalle, nous pûmes au moins établir, à la satisfaction de tout le monde, que les livres étaient bien tenus et tous les comptes acquittés en temps voulu. Et maintenant, mon honorable ami voudrait nous faire croire que, pour l'exercice se terminant au 31 mars dernier, les recettes de l'Intercolonial ont excédé les dépenses de $300,000, laquelle somme, prétend-il, sera portée au compte du renouvellement du matériel roulant du chemin de fer. Voici les explications qu'il a fournies:

> Je puis dire pour le bénéfice des membres du Parlement, car j'ose affirmer qu'il y en a un bon nombre qui ne comprennent pas cet état financier que nous nous proposons de porter cet excédent au compte du renouvellement du matériel roulant de l'Intercolonial.

Le changement de méthodes auquel l'honorable ministre fait allusion, a été effectué,

selon moi, du temps que j'avais l'honneur de présider à l'administration du département des Chemins de fer. Mais ce compte était en suspens, et ces dépenses étaient d'abord inscrites à son débit, et quel que fût l'excédent qui était obtenu ensuite, il était en sus de ces dépenses. Si mon honorable ami s'en était tenu à la coutume suivie dans le passé, il aurait porté cette somme de $300,000 à ce compte, avant de mentionner que l'année se soldait par un excédent. Mais s'il avait fait cela, il n'aurait pas pu annoncer un excédent.

Cette somme était nécessaire pour renouveler l'outillage du chemin de fer, et on devrait l'inscrire aux frais d'exploitation et non aux frais d'établissement. De sorte qu'à l'heure actuelle il se trouve dans cette situation-ci: pour l'année se terminant le 31 mars dernier, il n'y a pas eu d'excédent, s'il veut suivre la méthode de tenue de livres inaugurée il y a cinq ou six ans et qui s'est continuée jusqu'à présent, si je ne me trompe.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Je désire suivre l'argument que vient de poser mon honorable ami. Prétend-il que le bilan de l'Intercolonial ne puisse jamais se solder par un excédent, car dans tous les cas, les revenus en sus des dépenses devraient toujours être portées au compte des dépenses courantes, avant de clore l'exercice?

M. EMMERSON: Pas du tout; je prétends que par l'ouverture de ce compte, nous avons pourvu à ce qu'une certaine somme soit appliquée annuellement...

M. BORDEN: De combien?

M. EMMERSON: On a commencé par une somme de $250,000, et ce montant a été augmenté en ces dernières années. Cette somme était portée à ce compte tout comme n'importe quelle autre dépense courante, mais elle était laissée en suspens, de sorte que s'il y avait un excédent, on avait à en déduire cette somme. Si mon honorable ami avait déduit de l'excédent de l'année dernière la somme de $300,000 ou le montant, quel qu'il soit, qu'il se propose de dépenser pour renouveler l'outillage de l'Intercolonial, son excédent se serait trouvé diminué d'autant; et s'il se propose d'appliquer à cette fin une somme de plus de $300,000, alors il aurait dû annoncer un déficit au lieu d'un excédent.

M. BORDEN: Nous avons inscrit une loi dans les statuts décrétant que les excédents doivent être employés à améliorer l'Intercolonial au lieu d'être versés dans le fonds des revenus consolidés. L'honorable membre veut-il parler de cela? Je désire me renseigner.

M. EMMERSON: Tout d'abord, la loi n'a pas été adoptée; elle fut inaugurée par arrêté du conseil; mais au cours des dernières années, sous l'administration de mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), si j'ai bonne mémoire, elle fut inscrite dans nos statuts. Elle décrète que, quelle que soit la somme qui soit au crédit de l'Intercolonial, sous forme d'excédent à la fin de l'exercice, elle devra être appliquée à améliorer le chemin de fer, au lieu d'être versée dans le fonds du revenu consolidé.

M. BORDEN: Est-ce que cette loi n'a pas été modifiée au cours des deux ou trois dernières années?

M. EMMERSON: Je n'en suis pas certain; je ne m'en souviens pas.

M. J. D. REID: Si vous voulez me le permette, n'est-il pas vrai que chaque mois, une certaine somme est portée au compte des dépenses d'exploitation du chemin de fer et placée au crédit de ce fonds spécial—disons sur le pied de $300,000 par année—puis à la fin de l'exercice financier, s'il y a un excédent additionnel, on l'ajoute à ce fonds spécial, et la somme totale est dépensée pour renouveler l'outillage de la voie ferrée?

M. EMMERSON: Je ne sais pas quelle est la coutume que l'on suit dans le département, à l'heure actuelle. Je parle de ce qui se passait du temps où j'étais à la tête de ce ministère. On appliquait une certaine somme à cette fin, selon les besoins du chemin de fer.

M. J. D. REID: Les choses se passaient-elles de cette façon du temps que l'honorable membre était ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou bien inscrivait-on une certaine somme, qui était mise de côté pour renouveler le matériel du chemin de fer; alors, si l'on avait un excédent additionnel, le portait-on également au même compte et l'employait-on pour les mêmes fins?

M. EMMERSON: Les travaux étaient réellement exécutés, et on en défrayait le coût; l'argent servait pour les dépenses d'exploitation du chemin de fer, et si à la fin de l'automne la somme que nous avions affectée à cette fin était plus considérable que l'excédent, nous la mettions au crédit du même compte, puis nous essayions d'avoir un excédent, si nous en étions capables.

Mais mon honorable ami adopte une méthode tout à fait différente. S'il inscrivait cette somme au compte des dépenses d'exploitation, il n'aurait plus d'excédent de recettes. Je soutiens que tout excédent, qui est fabriqué en ne portant pas au compte des dépenses courantes des sommes nécessaires à l'exploitation de l'Intercolonial, est faux et ne montre pas sous son vrai jour la situation financière du chemin de fer du Gouvernement.

S'il a l'intention d'appliquer à l'outillement une somme égale à ce prétendu excédent, alors on aurait équilibré la dépense et les recettes, et à cet égard il a droit à nos félicitations et il faut le congratuler.

Voilà pour la situation financière du chemin de fer. On a adopté, pour la gestion de l'Intercolonial un nouveau système, une innovation dans les affaires de ce réseau qui a été préjudiciable, non seulement au chemin de fer même, mais encore aux intérêts de ses clients. Je le répète, je pensais que la gestion était préjudiciable à la bonne exploitation du réseau et aux intérêts du peuple. En n'appliquant pas son système d'embranchements que le très honorable député avait promis, lorsqu'il siégeait à la gauche, on a gravement nui aux intérêts de l'Intercolonial. Quand on demande aux ministériels: Avez-vous l'intention d'acheter, d'acquérir ou d'affermer ces embranchements? Non, nous répond-on, le Sénat est intervenu. Comment le Sénat est-il intervenu? Il me semblerait que le premier ministre et le ministre des Finances, qui est absent en ce moment, doivent penser que le Sénat leur a rendu un grand service en n'adoptant pas ce bill sans amendement. Le Sénat n'a pas assez mutilé le bill pour empêcher toute future initiative. Il s'est contenté de proposer un amendement portant que le département des Chemins de fer et des Canaux serait tenu de soumettre au Parlement tout contrat, traité ou arrangement qu'il aurait passé relativement à un chemin de fer quelconque. Cela empêche-t-il toute initiative? On se rappelle que, par le passé, on a acquis des embranchements pour l'Intercolonial. En pareille circonstance, a-t-on obtenu une loi spéciale, avant de prendre une initiative? J'ai souvenance que le chemin de fer Canada-Eastern au Nouveau-Brunswick fut acquis dans l'intérêt de l'Intercolonial et dans l'intérêt public; et l'acquisition s'en fit par contrat qui fut soumis au Parlement, après quoi le marché fut exécuté. Si le Gouvernement actuel désirait acquérir un des embranchements se rattachant à l'Intercolonial, il l'aurait pu le faire, indépendamment de l'attitude prise par le Sénat et sans intervention législative. Je tiens à le déclarer au premier ministre et au ministre des Chemins de fer; on a fait, à titre d'essai entre certaines compagnies d'embranchements de chemins de fer et la compagnie de l'Intercolonial, certains arrangements tendant à faciliter, à certaines conditions, l'acquisition de ces chemins de fer. Si je fais errreur, je veux bien qu'on me rectifie. On a effectué ces arrangements, pourquoi ne les a-t-on pas mis à exécution? Pourquoi n'a-t-on pas acquis le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, circulant entre Sackville, au comté de Westmoreland, et le Cap-Tourmentin, et donnant à l'Intercolonial communication par eau avec l'île du Prince-Edouard?

Il est intervenu un arrangement qui, à mon avis, aurait permis d'acquérir ce chemin de fer à des conditions légitimes, dans l'intérêt de l'Intercolonial et du public. Cependant on n'a rien fait, et lorsqu'un député ministériel se rend au comté de Westmoreland, au lieu de dire franchement au peuple que le Gouvernement aurait pu faire pareille acquisition, qu'il aurait pu passer le marché, sans recourir à la loi dont le Sénat a proposé l'amendement, il s'écrie: "Il nous a été impossible de rien faire, parce que le Sénat a tué le bill". Monsieur l'Orateur, il n'en est pas ainsi. Le Sénat n'a pas tué le bill relatif aux chemins de fer d'embranchement; il s'est borné à suggérer un fort légitime amendement, et à mon sens, le Gouvernement et l'administration de l'Intercolonial sont condamnables pour n'avoir pas appliqué le système relatif aux embranchements. Je ne citerai pas d'autres exemples; ils existent et on pourrait les citer; mais je le répète, en ne faisant pas l'acquisition de ces embranchements, le Gouvernement fait tort non seulement à l'Intercolonial lui-même, mais encore au commerce et à l'industrie du pays. Il porte un coup sensible aux intérêts de l'île du Prince-Edouard; il fait tort à l'industrie des houillères de la Nouvelle-Ecosse; il nuit aux intérêts des pêcheries et de l'exploitation des carrièrees au Nouveau-Brunswick; il empêche le progrès et nuit à l'essor commercial de l'Est canadien, par son inaction en pareille matière. Cette inaction du Gouvernement est un grave sujet de condamnation. La vérité est que le ministre des Chemins de fer, qui est absent—il ne s'agit pas ici du ministre intérimaire—est tout à fait hostile à l'acquisition des embranchements se reliant à l'Intercolonial. Il a argumenté à l'encontre de cette acquisition; il a appelé ces embranchements non pas des affluents ou des tribu-

taires, mais des parasites; il en a parlé avec dérision et mépris. Dans la mesure où ses paroles, confirmées par ses actes, le prouvent, il est acquis qu'il est hostile à l'acquisition des embranchements, comme l'avait promis le premier ministre, alors qu'il était chef de l'opposition, durant les élections de 1911.

Le service de l'Intercolonial n'est jamais descendu aussi bas que durant la dernière saison. Il est en déchéance. Quant au service des trains entre Montréal, Halifax et les Sydney, depuis un an et demi ou deux ans, le service est arrivé à un point de décadence incroyable. En matière de service, soit de wagons-salons, soit de wagons-restaurants, tout est déclin. La plate-forme de la voie, si je ne me trompe, n'est pas maintenue au niveau voulu.

Et cependant les recettes du réseau se sont gonflées d'année en année; au lieu de $8,000,000 ou $9,000,000 de revenu, ce budget se solde aujourd'hui par $12,000,000 et $13,000,000. Au cours de cet exercice, les recettes brutes se seraient maintenues au niveau normal, si le service eût répondu aux besoins du pays. A mon avis, l'élimination du train-éclair l'Ocean Limited, est une des plus grosses bévues commises dans l'administration de ce réseau, depuis nombre d'années. La conséquence a été le détournement et la perte d'un trafic qui allait grandissant d'année en année. L'année dernière et l'année précédente, alors que le train Ocean Limited et l'express maritime circulaient sur l'Intercolonial, 80 p. 100 du trafic à destination de l'Ouest s'acheminaient par l'Intercolonial sur Montréal, et seulement 20 à 25 p. 100 des transports se faisaient par le Pacifique-Canadien, de Saint-Jean.

M. HAZEN: N'est-il pas vrai que, chaque année, sauf 1913, le train Ocean Limited ne circulait pas durant les mois de février et de mars, et qu'au cours de cette année il n'a interrompu son service que durant les mois de février et de mars, comme les années précédentes, sauf 1913?

M. EMMERSON: Le ministre a parfaitement raison. Quand on inaugura le convoi Ocean Limited, on visait à en faire un service de touristes et il ne circulait que quelques mois durant la saison d'été. Sa renommée se répandit au dehors. La première année, il n'eut pas grand succès; la deuxième année, le service ne se prolongea guère, mais ce fut un succès plus prononcé, cette année-là, que l'année précédente et c'est ainsi que d'année en année les transports effectués par ce convoi augmentèrent. Ce fut la meilleure réclame pour le Canada à l'étranger, relativement à son service de convois, ce service imprima un nouvel essor au tourisme sur le Saint-Laurent, et à travers le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard. Il fut couronné de succès, et en pareille circonstance l'administration en continua l'exploitation jusqu'à ce que ce service, finalement, durât toute la saison, une excellente mesure à adopter. Or, qu'arriva-t-il? Quand on exploitait ce service à titre de convoi d'été, les transports se dirigèrent, en hiver, vers le Pacifique-canadien, et un fort volume de transports continuèrent à dévier ainsi au cours de l'été même après le rétablissement du service de l'Ocean Limited.

Mais le trafic se développe, et la circulation de ce convoi sur l'Intercolonial nous explique le gonflement des recettes brutes du compte des voyageurs, sur l'Intercolonial. Or, en supprimant ce convoi l'hiver dernier, alors que ce service avait abouti à un pareil succès, relativement parlant, l'hiver précédent, on a commis une grosse bévue, on a nui aux intérêts du réseau et on a fait le jeu du Pacifique-Canadien.

M. HAZEN: L'honorable député voudrait-il dire à cette Chambre le chiffre de la perte subie par le pays par suite de la mise en service du convoi Ocean Limited, en février et mars 1913?

M. EMMERSON: Le ministre a peut-être ces chiffres sous les yeux; je ne les ai pas. Si la mise en service du convoi en question au cours de ces mois s'est soldée par un déficit, j'affirme que l'Intercolonial aurait gagné à maintenir ce service. Nombre de convois, les convois suburbains dans lesquels le ministre est intéressé ne réussissent pas isolément, mais est-il une seule administration de chemin de fer qui affirmerait qu'il n'est pas de l'intérêt général des chemins de fer d'exploiter certains convois à perte, lorsqu'il est prouvé que le chemin de fer peut y gagner en bloc?

M. HAZEN: On m'informe que la perte résultant de la mise en service de l'Ocean Limited, en février et mars 1913, s'est élevée à près de $300,000.

M. EMMERSON: C'est possible, je ne suis pas en mesure de critiquer ce chiffre. J'ignore ce qui en est. Mais même en pré-

sence de pareille perte, si on eût continué ce service, la perte eût été largement compensée par l'augmentation des transports de voyageurs durant le reste de l'année. On le sait, il est facile de dévier les transports.

Nous nous créons des habitudes, individuellement et collectivement. Nous prenons l'habitude de passer par une certaine route et nous continuons à y aller. Soudain il ne nous est plus possible de suivre le trajet auquel nous étions habitués, alors nous nous accoutumons à quelque autre route. Naturellement, nous continuons le changement et il en est ainsi avec l'Ocean Limited. Je crois que le maintien de ce train sur l'Intercolonial a contribué autant que tout autre moyen à faire augmenter les recettes de la ligne. Cela a fait une réclame dans toute l'Amérique pour l'Intercolonial, comme aucun chemin de fer n'en avait pu faire dans le passé, et c'est ménager des bouts de chandelle tout en dépensant follement de fortes sommes que de supprimer ce train sous prétexte qu'il pourrait occasionner des pertes durant certains mois de l'année. Quand il n'y avait qu'un train sur l'Intercolonial, d'Halifax à Montréal, le chemin de fer Pacifique-Canadien avait presque le monopole, ou du moins il prenait une grande partie du trafic entre ces deux villes et, pour des raisons très évidentes, il fixait l'heure du départ pour Montréal. Quand ce deuxième train circula sur l'Intercolonial en 1905 ou 1906, il y eut de grands changements sous ce rapport. J'ai demandé au département certains renseignements relatifs au trafic vers l'ouest sur les trains respectifs et voici ce que j'ai reçu:

Année.	Via Intercolonial.		Via Saint-Jean.	
	Nombre de voyageurs.	Pour cent.	Nombre de voyageurs.	Pour cent.
1910	9,077	69·6	3,968	30·4
1911	9,300	69·7	4,034	30·3
1912.....	11,206	73·	4,108	27·
1913.....	12,674	80·	3,113	20·

Cela prouve que lorsque l'Intercolonial faisait circuler l'Ocean Limited toute l'année, le trafic sur la ligne augmentait d'une façon constante de l'est à l'ouest et la proportion pour cent du trafic voyageurs diminuait d'une façon croissante sur le chemin de fer Pacifique-Canadien de l'est à l'ouest

M. BORDEN : Entre quelles localités?

[M. Emmerson.]

M. EMMERSON : Cela comprend tout—Saint-Jean et à l'est de Saint-Jean.

Les renseignements ci-dessus ont été recueillis dans le bureau de l'agent général des voyageurs et pour son information personnelle, non pour les besoins de la comptabilité. Les chiffres correspondants ne sont pas à notre disposition pour le tarif vers l'est, mais d'ordinaire le mouvement se balance dans les deux directions.

Cela démontre ceci: vous avez deux express directs entre Montréal et Halifax qui circulent toute l'année; votre trafic augmente et prend de l'extension et ce résultat est tout à l'avantage de l'Intercolonial.

J'arrive à la seconde question. Je prétends que les intérêts de l'Intercolonial sont subordonnés et passent après ceux du chemin de fer du Pacifique-Canadien, son concurrent; et les voyageurs qui encouragent le chemin de fer de l'Etat éprouvent un préjudice du fait qu'on en détourne le trafic qui lui revient légitimement. Le tarif sur l'Intercolonial a augmenté d'une façon appréciable depuis quelques années. On serre partout la vis autant qu'on peut. J'ai ici un relevé donnant des prix de transport du foin de quelques localités de Québec vers l'Est, et je constate que dans beaucoup de cas l'augmentation a été portée jusqu'à un dollar par tonne ou de $30 à $40 par wagon. Dans quelques cas les augmentations ne sont que de la moitié et dans d'autres encore moins. Le tarif va de 1 à 5 cents par livre de foin. Le service de l'Intercolonial a été réduit et les tarifs pour le public en général ont été augmentés. Je ne dis pas cela à propos du trafic-voyageurs—et pourtant je le devrais, parce que dans le passé certains privilèges étaient accordés aux habitués du chemin de fer pour les tarifs d'excursion et de vacances, mais ces avantages ont été supprimés et les voyageurs sont tous forcés de payer les prix réguliers. Les recettes ont été accrues naturellement par suite de l'augmentation des tarifs voyageurs et marchandises, mais je prétends que le service n'a pas été proportionné. Nous avons introduit dans l'administration du chemin de fer quelques hauts fonctionnaires très bien payés: M. Gutelius, par exemple. Il reçoit $20,000 par an et nous en avons un autre qui touche $12,000.

Aujourd'hui, dans le personnel des ingénieurs de l'Intercolonial, il y a vingt-sept ingénieurs quand, il y a six ans, il y en avait seulement quatre ou cinq pour faire tout le travail. Nous avons des ingénieurs de presque tous les noms possibles; et non seulement des ingénieurs, mais des sous-

ingénieurs et tous pour la plupart viennent du Pacifique-Canadien. Le directeur général lui-même en vient. Les employés du Pacifique-Canadien remplacent ceux de l'Intercolonial qui ont les titres voulus. Ces nouveaux fonctionnaires font de l'Intercolonial le vassal du Pacifique-Canadien. Même les formules qui sont en usage dans les bureaux et dans les gares ont été changées pour se conformer à celles du Pacifique-Canadien. Les règlements généraux du Pacifique-Canadien ont été adoptés le 1er mai pour l'Intercolonial. On exige que les hommes qui ont été longtemps au service sur l'Intercolonial se familiarisent dans quelques mois avec les règlements en usage sur le Pacifique-Canadien.

Pourtant nos employés ont contribué à l'exploitation de la ligne en observant certaines règles qui ont assuré la sécurité à un degré tel que les accidents sur cette ligne supportent avantageusement la comparaison avec ceux de tout autre chemin de fer sur le continent, et surtout avec le Pacifique-Canadien que l'on nous cite comme un modèle d'exploitation et de sécurité, mais qui d'après les rapports statistiques du Gouvernement fédéral, a une plus forte proportion d'accidents que l'Intercolonial. Permettez-moi de dire qu'il y a 673 règles dont dépendent la sûreté de l'existence des voyageurs et des employés des trains. Dans l'espace de quelques mois les vieux employés, de 50 à 65 ans, devront se familiariser avec ces 673 règles et en même temps continuer à faire le service des trains en appliquant les anciennes règles. On peut s'imaginer la confusion qui va en résulter. Les employés de l'Intercolonial ont protesté à ce sujet. Quand le réseau du chemin de fer Boston & Maine a changé ses règlements, il a accordé aux hommes un délai de deux ans pour la mise en vigueur du nouveau règlement. Le Gouvernement fédéral ne donne que deux ou trois mois seulement et ce sera, suivant moi, au détriment du chemin de fer, des employés et du public qui voyage sur cette ligne. L'Intercolonial est passé sous la coupe du Pacifique-Canadien à l'occasion du traité Gutelius-Bosworth. J'ai déjà parlé de cette question et je n'y reviendrai pas en détail, mais permettez-moi de vous dire que c'est un marché conclu sans îl'autorisation de la loi et sans l'approbation donnée par un décret du conseil, par laquelle l'Intercolonial fait circuler un train de 400 à 500 tonnes de Saint-Jean à Halifax pour $300 et consent à ramener gratis les wagons à Saint-Jean, et de plus de payer au Pacifique-Canadien pour l'usage des wagons qui ont été attachés à ce train.

On a répondu que cette opération laissait un bénéfice à l'Intercolonial. J'ai ici un relevé montrant clairement que cela coûte au moins .56 de cent, ou un peu plus d'un demi-cent à l'Intercolonial par tonne kylométrique pour le transport des marchandises. C'est le coût moyen durant les mois d'avril, mai et juin 1913. Cela indique que pour transporter 400 tonnes sur une distance de un mille, la dépense est de $2.24. La distance entre SaintJean et Halifax est de 275 milles. En vertu du traité, un train spécial de marchandises comprend 500 tonnes vers l'est et 400 tonnes vers l'ouest. Les trains spéciaux de voyageurs sont limités à douze wagons, y compris les fourgons de queue, qui sont naturellement soumis aux conditions de la température. C'est la prétention de l'Intercolonial. Le chemin de fer Pacifique-Canadien prétend que la convention comprend le transport d'un plus fort tonnage. Mais en admettant que ce soit 400 tonnes, cela coûte $616 à l'Intercolonial pour transporter ces 400 tonnes de Saint-Jean à Halifax et il reçoit $300 d'après le relevé même de l'Intercolonial donnant le coût du transport des marchandises.

M. A. K. MACLEAN: Est-ce le coût réel ou cela comprend-il les frais généraux?

M. EMMERSON: Je crois que tout est compris, car le tableau est intitulé: "Chemin de fer Intercolonial; coût du transport des marchandises par tonne kylométrique, avril, mai et juin 1913, et avril, mai et juin 1012." Les articles sont indiqués dans le tableau qui montre que le coût par tonne kylométrique en 1913 était de .56 de cent, tandis qu'en 1912 le coût par tonne kylométrique était seulement de .50 de cent. Dans le mois de juin 1913, il a été de .67 de cent.

M. J. D. REID: Ai-je bien entendu l'honorable député dire que le tableau indiquant que le coût par tonne kylométrique pour le transport des marchandises sur l'Intrecolonial était de .05 p. 100?

M. EMMERSON: C'est un peu plus d'un demi-cent par tonne kylométrique.

M. REID: Ai-je bien compris que l'honorable député a dit que 400 tonnes de marchandises coûtaient $616 de transport? Dans ce cas cela ne ferait-il pas 1 cent ½ par tonne kylométrique?

M. EMMERSON: Non; j'ai dit que cela coûtait au chemin de fer un peu plus d'un demi-cent pour transporteer une tonne sur une distance de un mille et que si vous transportiez cette tonne sur 400 milles, cela coûterait $2.24. Si vous multipliez ces $2.24 par 275 milles, vous avez le résultat.

M. BORDEN: Pourquoi parlez-vous de 400 milles et ensuite de 275 milles?

M. EMMERSON: Je veux dire 400 tonnes.

M. BORDEN: Vous avez dit 400 milles.

M. EMMERSON: J'ai fait erreur. Le coût d'une tonne serait d'un peu plus d'un demi-cent—.56 de cent. Pour transporter 400 tonnes à un mille, cela coûterait $2.24 et si vous transportez 400 tonnes à 275 milles, ce qui est la distance à Halifax, cela coûterait $616.

Ces calculs sont basés sur l'état déposé par le ministre. Que reçoit l'Intercolonial pour transporter ces marchandises?—$300. Ce n'est pas concevable.

Quels sont les tarifs qu'on impose au public pour combler ce déficit? Pour des raisons que j'ignore, cet arrangement favorise les lignes rivales, au détriment de l'Intercolonial. Je maintiens que c'est un marché inique, qu'il a été fait illégalement et que le Gouvernement l'a approuvé et maintenu. En parlant ainsi, je n'ai en vue que les intérêts du chemin de fer de l'Etat et je laisse entièrement de côté les intérêts des autres lignes.

M. CARVELL: L'Intercolonial est obligé de ramener les voitures vides.

M. EMMERSON: Il est obligé de les ramener, sans aucune rémunération. Tout le service gratuit est fait par l'Intercolonial.

M. REID: Ces voitures reviennent chargées de marchandises.

M. EMMERSON: Non.

M. REID: S'il y a du trafic, l'Intercolonial en bénéficie.

M. EMMERSON: S'il y a des marchandises à ramener, l'Intercolonial les transporte dans ces voitures; mais s'il n'y en a pas il ramène les voitures vides. J'ai vu des convois entiers de voitures vides revenir de Saint-Jean. Le plus grand tort de cet arrangement, c'est qu'il a désorganisé tout le trafic sur l'Intercolonial. Comme on manquait de locomotives, on a supprimé plusieurs services suburbains, au grand inconvénient du public, afin d'avoir un nombre suffisant de locomotives à mettre au service du chemin de fer Pacifique-Canadien. On a gêné et molesté le public, au profit d'une ligne rivale.

Un pareil arrangement serait-il possible entre deux compagnies privées? Le Nord-Canadien, qui a ses navires dans le port de Saint-Jean, tout l'hiver, aurait-il pu obtenir de semblables conditions, pour son trafic entre Montréal et Saint-Jean, sur la voie du chemin de fer Pacifique-Canadien? Il n'y a pas à y songer. Si une semblable proposition était faite aux directeurs du chemin de fer Pacifique-Canadien, ils la repousseraient avec dédain et ils auraient raison.

Le Gouvernement est responsable de l'administration du réseau et de tout ce que fait le gérant général; c'est donc à lui qu'il faut demander compte de cet arrangement Gutelius-Bosworth, et c'est encore lui qui doit porter la responsabilité d'avoir fait venir des Américains pour administrer une exploitation de l'Etat. Je ne prétends pas que parce qu'un homme est citoyen américain il ne doit pas être employé par le Gouvernement ou par une compagnie canadienne. Je me rappelle qu'en 1905, dans cette même enceinte, j'ai entendu des députés conservateurs blâmer sévèrement le Gouvernement du temps parce qu'il avait permis que des ingénieurs américains fussent chargés par le Grand-Tronc-Pacifique de certaines études préliminaires dans la partie septentrionale de l'Ontario et de l'Ouest. Nos honorables adversaires étaient grandement indignés; des motions furent présentées et l'honorable premier ministre lui-même se fit l'écho des récriminations de son parti, parce que le Grand-Tronc-Pacifique avait chargé des ingénieurs américains de certaines études préliminaires, au sujet de cette partie de la ligne entre North-Bay et les prairies de l'Ouest. A la demande du Parlement, le Gouvernement dut nommer une commission pour s'enquérir de cette affaire.

Je suis en faveur de la réciprocité commerciale entre le Canada et les Etats-Unis; je suis également en faveur de l'échange des connaissances et des idées entre les deux pays. Beaucoup de Canadiens occupent des positions enviées dans les universités américaines et d'autres se sont fait un nom comme orateurs sacrés; beaucoup d'Américains occupent des positions analogues au Canada et je crois qu'il n'est que juste qu'il en soit ainsi. Je ne puis oublier, cependant, que les conservateurs, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, manifestaient la plus grande indignation parce que le Gouvernement libéral avait accepté provisoirement les services de quelques citoyens américains. Aujourd'hui, ces mêmes conservateurs confient l'administration de l'Intercolonial à des fonctionnaires permanents qui ne sont pas sujets britanniques. Dans la ville que j'occupe une brigade, comprenant seize ou dix-sept hommes, est occupée à faire des

études et une réfection des pentes de l'Intercolonial, et trois d'entre eux sont des Américains.

M. REID: Ils habitent le pays depuis huit ou dix ans.

M. EMMERSON: Non, c'est M. Gutelius et ses amis qui les ont fait venir. L'ingénieur en chef de l'Intercolonial était citoyen américain lorsqu'il a été nommé à cet emploi.

M. REID: Il habite le pays depuis huit ou dix ans.

M. EMMERSON J'ignore depuis combien de temps il habite le Canada, mais il est citoyen américain et il a été nommé ingénieur en chef de l'Intercolonial.

M. MACDONALD: Le cas est encore plus grave s'il a habité le pays pendant huit ou dix ans sans se faire naturaliser.

M. EMMERSON: Le Gouvernement a-t-il exigé que ces employés se fissent sujets britanniques avant de les nommer à ces emplois. Mon principal grief, c'est que tout cela se fait au détriment des employés de l'Intercolonial. Parmi tous ceux qui occupent des positions de quelque importance sur l'Intercolonial, il n'y en a pas un qui ait acquis son expérience au service de ce chemin. Des hommes qui ont acquis leur expérience et gagné leurs épaulettes au service de l'Intercolonial occupent aujourd'hui des positions très élevées sur les plus grandes lignes américaines, et quand on constate que le Gouvernement a nommé vingt-sept nouveaux ingénieurs sur l'Intercolonial, à l'exclusion des anciens employés, on comprend facilement qu'un pareil système doit nuire au service. En faisant ces nominations, le Gouvernement n'a même pas tenu compte de la limite d'âge. La loi concernant le fonds de prévoyance interdit la nomination d'un employé âgé de plus de quarante-cinq ans et la limite est de trente-cinq ans, si l'employé en question n'a pas déjà été au service d'une compagnie de chemin de fer. Cependant, le Gouvernement, au grand préjudice de l'ancien personnel, fait venir du dehors des employés âgés de plus de quarante-cinq ans. Un d'entre eux, est même âgé de quatre-vingt-trois ans.

M. REID: Qui est-il?

M. EMMERSON: M. Murphy.

M. REID: Est-ce le seul?

M. EMMERSON: Il y en a d'autres âgés de plus de quarante-cinq ans. Je mentionne celui-ci parce que c'est un cas exceptionnel.

M. REID: Je crois que les autres n'existent que dans votre imagination.

M. EMMERSON: Ces hommes ont obtenu des emplois permanents, au détriment des anciens employés, et il en résulte que les employés de l'Intercolonial, privés de tout espoir d'avancement, sont lésés dans leurs intérêts. M. Gutelius est un américain des Etats-Unis; du Pacifique-Canadien il est allé à la commission d'enquête du Transcontinental national et finalement, il a été nommé gérant général de l'Intercolonial, avec des appointements quatre fois plus élevés que ceux de son prédécesseur, M. Pottinger. M. Gutelius préfère faire venir ses collaborateurs du dehors, parce qu'ils ont été en relations plus intimes avec lui. Le surintendant général du réseau a pour adjoint son beau-frère. N'est-ce pas là du népotisme? On se plaint souvent des influences politiques; sur l'Intercolonial des influences plus redoutables sont mises en jeu pour éliminer les anciens employés qu'une longue expérience a mis au courant de toutes les conditions du réseau. On ne met pas en doute leur compétence, on les ignore simplement. M. Gutelius est arrivé à l'Intercolonial en disant que ce réseau n'avait pas assez de hauts fonctionnaires et avait trop d'employés; mais je ne crois pas me tromper en déclarant, qu'à l'heure présente, il y a trop d'ingénieurs sur l'Intercolonial. Il y a des adjoints ici, des adjoints là; des bureaux ont eté ouverts où il n'y en avait jamais eu et des salaires, dépassant tout ce que nous avions vu jusqu'à ce jour, sont payés à ces employés empruntés aux autres réseaux. Sur toute la ligne, les employés protestent contre ce système et je crois qu'ils ont raison. C'est un système qui est de nature à nuire au pays et à nuire au chemin de fer. Il tue l'ambition, il supprime les aspirations légitimes et cause un tort incalculable à la ligne elle-même. Je n'entrerai pas dans tous les détails qui concernent l'administration du réseau; je crois en avoir dit suffisamment pour justifier la résolution suivante que j'ai l'honneur de proposer, appuyé par M. Marcil:

> Les méthodes suivies dans l'administration actuelles de l'Intercolonial sont injustes et tyraniques à l'égard des employés du chemin de fer et du public, et de nature à nuire aux intérêts du public et du chemin de fer, et que cette Chambre croit que, pour cette raison, le Gouvernement mérite d'être censuré.

L'hon. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer): Monsieur l'Orateur, je commencerai par dire que je regrette que le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) ne soit pas ici pour répondre à l'honorable

député de Westmoreland (M. Emmerson), car il est naturellement beaucoup plus au courant de la situation que je ne puis l'être.

Quoi qu'il en soit, j'essaierai de suivre l'honorable député dans son argumentation et de répondre à quelques-unes des allégations qu'il a faites.

Dès le début, il a fait observer que cette Chambre s'est grandement occupée de l'Intercolonial depuis un certain nombre d'années. Cela est certain. Je me rappelle que lorsque nous siégions à la gauche, nous avons critiqué l'administration de l'Intercolonial et cela, à bon droit, je pense. J'ai constaté avec un plaisir réel que l'honorable député approuve la politique, adoptée par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, de confier l'exploitation de cette voie ferrée à un gérant général, au lieu de charger de ce travail un bureau d'administration. Il va sans dire qu'il n'a pas paru satisfait, un peu plus tard. . .

M. EMMERSON: Du choix des membres de ce bureau.

M. REID: Ni de ce choix ni de la façon en laquelle le gérant général que nous avons, aujourd'hui, accomplit son travail. Je parlerai de cela tout à l'heure. L'honorable député ne veut pas accepter la déclaration que j'ai faite dans mon discours du 24 mars et relative à la mise en vigueur, sur l'Intercolonial, par le bureau d'administration, des taux augmentés. Si je comprends bien la question, quelque temps avant le changement de gouvernement, le bureau d'administration a étudié la question d'augmenter le tarif du transport des voyageurs et des marchandises. Il a cru qu'il était nécessaire d'augmenter ces tarifs à cause de l'augmentation des dépenses engagées pour l'exploitation de ce chemin de fer. Il a étudié ce problème sous tous ses aspects et il consacra, je suppose, des mois et des mois de travail à arrêter une nouvelle série de prix de transport. Il a tombé d'accord sur un tarif qu'il tenait pour juste et raisonnable et, quelques jours à peine avant de cesser de remplir sa fonction, il a mis ce tarif en vigueur. Si je me rappelle bien, M. Gutelius n'est entré en fonctions que le 12 mai, quelque temps après la mise en vigueur des nouveaux tarifs. Lorsqu'on a arrêté ces derniers, il est certain que des plaintes non déguisées se firent entendre de la part d'un grand nombre de personnes qui comptaient sur l'Intercolonial pour le transport de leurs produits. Mais depuis que M. Gutelius a avec lui M. Hays, celui-ci en qualité d'agent général du transport des marchandises, pour l'aider à faire disparaître les griefs qui existaient réellement, ces difficultés se sont aplanies autant que cela était possible. Je crois que M. Hays est entré en fonctions le 1er juillet, et le résultat de son travail fut tel que ces griefs sont disparus, dans le cas de l'Intercolonial, en ce qui regarde les tarifs de transport. Je crois donc que j'avais parfaitement raison de faire l'avancé que j'ai énoncé, le 24 mars, que si l'on pouvait blâmer quelqu'un de l'augmentation des tarifs de transport, ce blâme devait retomber sur le bureau d'administration de cette voie ferrée.

Un autre point soulevé par l'honorable député se rapporte à l'excédent de recettes de l'Intercolonial. Il y a sept ou huit ans, d'après l'honorable député—on a adopté un système suivant lequel $25,000 par mois ou $300,000 par année devaient être portés au compte des dépenses d'exploitation et mis de côté au lieu de tomber dans le fond du revenu consolidé, l'on devait dépenser ce montant, chaque année, à l'achat d'un nouveau matériel roulant. Si, à la fin de l'exercice, il y avait un exécdent sur les frais d'exploitation y compris ces $300,000, l'excédent devait être transporté à ce fonds et dépensé à l'acquisition d'un outillage plus perfectionné. Autrement dit, il fut décidé que tous les profits réalisés seraient consacré au renouvellement du matériel roulant.

M. MACDONALD: Qui a décidé cela? Mon honorable ami laisse entendre que le ministre en a décidé d'en agir ainsi, quant à une année particulière.

M. REID: Je comprends que c'est en 1906 qu'on a décidé de porter $25,000 par mois, $300,000 par année au compte des dépenses d'exploitation. S'il il y avait un montant plus élevé que ces chiffres on le tenait pour excédent; s'il y avait un déficit, c'était une perte. Chaque année, on a pu dépenser au moins $300,000 au renouvellement du matériel roulant.

Au cours de ses observations, l'honorable député a parlé de l'assertion que j'ai faite et qui indiquait un excédent de $300,000. Dans l'état que j'ai soumis à la Chambre, le 24 mars—page 2039 du hansard—j'ai indiqué les chiffres exacts pour chaque mois de tout l'exercice 1913-1914, à l'exception des deux derniers mois. On devait calculer approximativement les états qui se rapportaient à ces deux mois, et je comprends que les chiffres indiqués sont à peu près exacts. En faisant le calcul total des dépenses d'exploitation, on a compté d'abord ces $300,000 par année ou ces $25,000

par mois, et les recettes, $12,802,973, indiquent un excédent de $300,000 sur les dépenses d'exploitation. Mon allégation était donc parfaitement exacte et juste; je ne pense pas que tout ce que l'honorable député a dit soit de nature à nous justifier d'en arriver à une autre conclusion. J'ai sous les yeux une déclaration que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a faite, au cours de la dernière session, et qui ne différait pas, quant à la forme, de celle que j'ai soumise au cours de la présente session.

M. EMMERSON : Que dit l'honorable ministre des états de l'année dernière qui indiquaient un déficit de $161,000, le 30 juin?

M. REID: Je n'ai pas ici en ce moment les statistiques voulues. L'honorable député se plaint de ce que le Gouvernement n'ait acquis les chemins de fer tributaires de l'Intercolonial. Je crois qu'à la dernière session, tous les membres de cette Chambre ont reconnu qu'il était impossible pour le Gouvernement d'acquérir ces lignes tributaires, d'après la loi telle qu'on la trouve aux statuts. Cette conclusion était corroborée par le fait que l'honorable député de Renfrew-sud avait soumis, en 1911, une résolution demandant qu'on acquît un certain nombre de chemins de fer tributaires, au lieu d'agir d'après la loi déjà inscrite aux statuts. L'an dernier, l'honorable député, à l'instar de chacun des membres de cette Chambre, a reconnu que le projet de loi que la Chambre a adopté était juste et raisonnable; pas une seule voix discordante ne s'est fait entendre alors.

M. EMMERSON: Je n'ai pas accepté cette manière de voir. J'ai dit que je n'insisterais pas sur mon opposition au bill, mais je me suis élevé contre le caractère de cette législation.

M. HAZEN: Je crois que l'honorable député a combattu le projet de loi en question, parce que celui-ci n'allait pas assez loin.

M. EMMERSON: Mon opinion se basait sur l'idée que cette législation était dangereuse, qu'aucun ministre ne devrait avoir le pouvoir d'acheter un chemin de fer d'une longueur de 200 milles sans soumettre la question au Parlement. Le point que je veux établir, c'est que, sans tenir compte de la loi telle qu'elle existe, aujourd'hui, le Gouvernement peut acquérir n'importe laquelle de ces lignes tributaires, s'il le veut.

M. REID: Lorsque la Chambre a débattu, l'an dernier, le projet de loi relatif aux lignes tributaires, tous les députés furent unanimes à dire qu'on devait adopter ce bill; à la veille de la prorogation, toutefois, le Sénat a renvoyé le bill avec un amendement, alors que la Chambre l'avait unanimement adopté sans modifications.

M. EMMERSON: Quel était l'amendement?

M. REID: Je n'ai pas le bill sous les yeux, mais toujours est-il que le Sénat a modifié le bill, dans le but, je suppose, d'empêcher l'adoption de ce projet de loi.

M. MACDONALD: Qu'est-ce qui a empêché mon honorable ami de conclure un marché pour l'achat de ces lignes tributaires et de demander au Parlement, avant la prorogation, de ratifier ce marché?

M. REID: Je répondrai à mon honorable ami dans un moment. Si je comprends bien la question, il n'existe pas de moyen qui nous permet d'acquérir ces lignes tributaires sans demander au Parlement d'adopter un projet de loi nous autorisant à acquérir ces exploitations, soit par achat soit par bail.

M. CARVELL: En quoi cette proposition pèche-t-elle?

M. REID: La session n'est pas encore terminée. A mon avis, on ne peut blâmer le Gouvernement de n'avoir pas encore soumis pareille proposition; la session n'en est pas encore rendue aux derniers jours de son existence.

M. EMMERSON: Que l'honorable ministre soumettre sa proposition et nous l'aiderons à la faire adopter.

M. REID: L'honorable député n'a pas raison de se plaindre aussi longtemps que la Chambre siège. Il est certain qu'il y a, dans les provinces, des lignes tributaires que nous devons acquérir, mais jusqu'à ce que le Parlement adopte la législation nécessaire, nous ne pouvons, d'après la loi telle qu'elle existe aujourd'hui dans nos statuts, acquérir ces chemins de fer, à moins d'agir comme l'a indiqué l'honorable représentant de Pictou.

M. CARVELL: On me dit que le gérant général de l'International a signé une convention relative à l'achat du chemin de fer International. Quelle est la raison qui peut empêcher le ministre de déposer, au cours de la présente session, un bill stipulant l'achat de cette voie ferrée?

M. REID: L'honorable député sait que le gérant général n'a certes pas le pouvoir de faire une convention avec aucun chemin de fer tributaire sans que cette convention soit confirmée par le ministre, par le Gouvernement et par le Parlement. J'ignorais l'existence d'une convention semblable; l'honorable député est sur ce point mieux renseigné que je ne le suis moi-même.

M. CARVELL: Je n'ai pas vu cette convention; mais je suis convaincu qu'elle existe. Mon honorable ami, le ministre intérimaire, dira-t-il qu'il n'existe pas une convention, signée par M. Gutelius, et relative à la cession du chemin de fer International?

M. REID: Si l'honorable député veut se renseigner sur ce point, il devra s'adresser à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, à son retour. C'est lui qui administre ce département; je ne fais que le remplacer temporairement.

M. CARVELL: Mais le sous-ministre?

M. REID: Je n'ai rien eu à voir à cela. Je ne puis donc répondre à cette question. L'honorable député prétend que la plate-forme de la voie de l'Intercolonial n'est plus d'un type convenable, qu'elle n'est pas en aussi bon état qu'il y a deux ou trois ans. Je sais, au contraire, que l'état de la plate-forme est beaucoup plus satisfaisant qu'il n'était il y a quelques années. Les voyageurs qui se servent de l'Intercolonial s'accordent à reconnaître que la plate-forme de ce chemin de fer est l'une des meilleures du Canada—c'est du moins ce que m'ont dit tous ceux qui j'ai rencontrés. Le service des voyageurs est dirigé de façon aussi parfaite que possible, et je m'étonne que mon honorable ami s'en soit pris à ce service comme il l'a fait aujourd'hui; car d'une telle dénonciation il ne saurait résulter rien de bon pour le chemin de fer, étant donné qu'elle n'est aucunement motivée.

L'honorable député trouve à redire aux règlements universels. Je sais qu'à l'heure qu'il est le réseau de l'Intercolonial est assujéti à deux règlements différents. Le réglement universel est en vigueur entre Montréal et Lévis, tandis que sur les autres parties du réseau c'est l'ancien règlement qui prévaut encore. Il se trouve donc que diverses parties du réseau sont assujéties à des règlements différents, ce qui, chacun l'admettra, n'est pas ce qu'il y a de mieux au monde. Je considère que le directeur général a bien fait de mettre le règlement universel en vigueur, vu que tous les autres chemins de fer du Canada l'adoptent. Il a été approuvé par la commission des chemins de fer, et quand de puissantes compagnies de chemins de fer telles que le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et le Nord-Canadien jugent à propos de s'en prévaloir, cela signifie qu'il doit être préférable à celui que l'on fait observer depuis de longues années sur le réseau de l'Intercolonial.

La direction générale avait, plusieurs mois à l'avance, annoncé aux employés la mise en vigueur du nouveau règlement, et l'on m'apprend que la moitié ou même les trois cinquièmes des employés de la partie du réseau où il n'est pas encore en vigueur ont déjà passé l'examen de façon satisfaisante et sont enchantés de savoir qu'ils doivent être régis par ce règlement universel. Le directeur général me dit qu'un grand nombre des articles du nouveau règlement se trouvent déjà dans les vieux règlements de l'Intercolonial et que, par conséquent, il ne faut que très peu de temps aux employés pour se mettre au fait des prescriptions du règlement universel. Le directeur général m'apprend aussi qu'il a chargé douze ou treize personnes de se transporter sur le parcours du réseau pour mettre le personnel au fait des prescriptions du règlement universel, et qu'il s'efforce par tous les moyens d'obtenir que tous les vieux employés de l'Intercolonial se familiarisent avec ce nouveau règlement pour qu'ils puissent garder l'emploi qu'ils ont occupé jusqu'à présent. En outre, ceux des employés qui seront incapables de se familiariser avec le nouveau règlement, le directeur général se propose de veiller sur eux et de les garder à l'emploi de l'Intercolonial, mais à quelque autre titre.

N'a-t-on pas raison de faire passer la sûreté avant toute autre chose? Je suis persuadé que ceux des employés que leur vue ou une infirmité quelconque rendrait incapables de remplir leur emploi de façon satisfaisante, seront les premiers à reconnaître qu'il y a lieu de dégager leur responsabilité et de leur assigner quelque autre poste sur le réseau. Les autres chemins de fer ont adopté le règlement universel dans le but de protéger le public et de mettre la vie des gens à l'abri du danger; en mettant ce même règlement en vigueur, la direction de l'Intercolonial ne fait que suivre leur exemple.

M. CARROLL: Le ministère possède-t-il des données indiquant le nombre relatif des

accidents qui se sont produits sur le réseau de l'Intercolonial, sous l'ancien règlement, et sur les autres voies ferrées assujéties au règlement universel?

M. REID: Je ne saurais dire. Je dirige depuis trop peu de temps le ministère des Chemins de fer pour avoir pu me mettre au fait de la statistique portant sur ce point.

L'honorable député trouve mauvais aussi que certains employés soient, comme il dit, des sujets américains. C'est sans doute dans un but électoral qu'il fait du bruit à ce propos; il tient à proclamer à la face des Provinces maritimes que les Américains envahissent l'Intercolonial. Je dois lui dire que tous ceux qui sont au service de l'Intercolonial sont gens qui sont depuis de longues années domiciliés en Canada, et que lorsque nous sommes allés chercher certaines personnes qui occupaient des emplois en d'autres parties du pays pour leur confier quelque poste important sur l'Intercolonial, nous n'avons pas pris la peine de nous demander si elles étaient de nationalité canadienne ou américaine.

M. EMMERSON: Je sais que l'honorable ministre n'entend pas dénaturer le sens de mes paroles. Je n'ai pas dit qu'il ne fallait pas employer celui-ci ou celui-là parce qu'il est Américain; je trouve singulier que le parti qui, en 1903, faisait tant de bruit à propos de l'emploi de certains Américains en emploie aujourd'hui à titre permanent sur le réseau de l'Etat. Ce que je trouve particulièrement mauvais et sur quoi je tiens surtout à insister, c'est que l'on ait préféré des employés du Pacifique-Canadien au personnel de l'Intercolonial.

M. REID: Si je comprends bien, l'honorable député prétend qu'aucun des employés expérimentés de l'Intercolonial n'occupe de poste important sur le réseau de l'Etat. C'est M. Gutelius qui est directeur général du réseau. M. Hays est directeur du service des marchandises.

M. EMMERSON: M. Hays est Américain.

M. REID: Je ne sais; il a depuis très longtemps son domicile en ce pays.

M. EMMERSON: C'est un bon employé dont je n'ai pas à me plaindre.

M. REID: Ce n'est pas sans intention que l'honorable député a insinué que ces fonctionnaires sont des sujets américains. Il y a aussi M. Brown et M. Brady, le chef divisionnaire qui était à l'emploi du Pacifique-Canadien quand l'ancien Gouvernement le nomma. Ce sont donc nos prédécesseurs qui furent les premiers à recruter des fonctionnaires parmi le personnel du Pacifique-Canadien.

M. EMMERSON: M. Brady était alors sans emploi.

M. REID: Non pas; on l'a enlevé au Pacifique-Canadien.

M. EMMERSON: Du tout.

M. REID: Son beau-frère, M. Richardson, fut nommé par l'ancien Gouvernement. Les quatre chefs subdivisionnaires sont à l'emploi de l'Intercolonial depuis de longues années. Il y a, à ce qu'on me dit, quatre chefs subdivisionnaires et chacun d'eux a pour ainsi dire grandi au service de l'Intercolonial.

M. EMMERSON: M. Richardson a pris la place de M. Hallisey.

M. REID: L'honorable député sait fort bien que M. Hallisey n'a pas été remplacé. C. M. Hallisey est l'un des chefs subdivisionnaires et réside à Truro, et le directeur général me dit que c'est un de nos meilleurs fonctionnaires.

M. EMMERSON: C'est aussi mon avis.

M. REID: Il y a quelque temps, il tombait malade; on lui accorda un congé de convalescence de deux ou trois mois. C'est M. Richardson qui le remplace momentanément; quand il sera de retour, M. Richardson reprendra son poste habituel. Il n'y a certainement rien de mal à cela, et je me demande quelle raison l'honorable député peut bien avoir de faire tant de potin à ce propos. Mon honorable ami nous reproche d'avoir mis au service de l'Intercolonial des personnes qui ont dépassé la limite d'âge, et a mentionné M. Martin Murphy.

M. EMMERSON: Il y en a beaucoup d'autres.

M. REID: C'est le seul que l'honorable député ait mentionné. En tout cas, M. Murphy semble être celui dont il a à se plaindre.

M. EMMERSON: Quel âge a-t-il?

M. HAZEN: Il n'est pas aussi âgé que M. Schreiber.

M. REID: L'honorable député prétend qu'il a à peu près quatre-vingts ans. M. Murphy ayant déjà à ce qu'on me dit occupé un emploi semblable dans la Nouvelle-Ecosse, il se trouve particulièrement apte à recueillir certaines données; or, c'est précisément le travail qu'il est temporairement chargé d'accomplir. Je ne vois pas que l'on ait lieu de se plaindre. Il me semble que l'ho-

norable député ne vise qu'à se créer un peu de popularité dans les Provinces maritimes.

D'après les renseignements qui me sont fournis, l'exploitation de l'Intercolonial s'accomplit à l'entière satisfaction du public; je ne reçois pas de plaintes à ce sujet.

Quant au train dit "Ocean Limited" que l'honorable député nous reproche d'avoir supprimé, je dois dire que nous l'avons supprimé parce qu'il occasionnait des frais si considérables et que, durant les deux mois en question, le trafic était si peu abondant, que nous avons jugé préférable de revenir à l'état de choses qui existait depuis si longtemps. Le service d'un seul train donne des résultats à peu près semblables à ceux que l'on obtenait à l'époque où l'Ocean Limited et l'autre train étaient en circulation. Quoi qu'il en soit, tel est le renseignement que l'on me fournissait tout récemment, et je crois qu'il est exact.

Considérant que l'honorable député n'a rien établi qui soit de nature à motiver l'adoption de sa motion, je me plais à espérer que la Chambre la rejettera.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): La résolution proposée par mon honorable ami de Westmoreland (M. Emmerson) demande à la Chambre de déclarer qu'à son avis les méthodes de l'administration actuelle de l'Intercolonial sont tyranniques et injustes à l'endroit des employés du réseau et du public, et contraires aux intérêts commerciaux du pays et du chemin de fer. L'allégation que comporte cette résolution n'est que l'expression d'une opinion partagée dans toutes les Provinces maritimes sur l'administration de l'Intercolonial par le Gouvernement du jour. L'honorable préopinant (M. Reid) se félicite de n'avoir pas été trop encombré de plaintes par rapport à l'Intercolonial; si tel est le cas, il a certainement droit à des félicitations.

Je crois, toutefois, que les honorables députés qui siègent derrière lui comme représentants de circonscriptions des Provinces maritimes, ont entendu des choses différentes. Qu'on me permette de dire l'état de choses dans cette région, d'après des déclarations qui devraient être considérées suffisamment autorisées par mon honorable ami. Mon honorable ami le whip du parti conservateur possède et dirige un journal dans la ville de Truro, le "Truro Chronicle". Personne n'accusera le "Truro Chronicle" d'être sympathique à quoi que ce soit qui touche le moindrement au parti libéral. Il y a quelques jours, il publiait un long article de rédaction dans lequel il donnait l'avis des gens du comté de Colchester et des Provinces maritimes en général, au sujet de l'administration de l'Intercolonial. J'en lirai tout juste assez pour désillusionner le ministre suppléant des Chemins de fer sur l'idée qu'il se fait de la situation:

> Nous recommanderions respectueusement au très honorable R. L. Borden d'entreprendre aussitôt que possible une enquête personnelle sur les affaires de l'Intercolonial. Qu'il le fasse le plus tôt possible.
>
> Du train dont vont les choses actuellement, il n'est pas un seul comté que l'Intercolonial traverse—et cela comporte environ dix comtés dans la Nouvelle-Ecosse—sur lequel le Gouvernement puisse maintenant compter.
>
> Cette affirmation ne vient pas du désir de critiquer quand même, mais plutôt d'une amitié sincère. Si nous désirions voir battre le Gouvernement, nous ferions silence sur ces choses, sachant qu'elles conduisent à ce résultat; mais nous ne voulons pas que le Gouvernement soit battu, et nous parlons donc "en public", et nous savons de quoi nous parlons.
>
> A moins qu'un changement ne soit fait immédiatement, les députés conservateurs qui représentent des circonscriptions de l'Intercolonial feront aussi bien de démissionner tout de suite, et de s'épargner ainsi l'humiliation d'être chassés par le peuple lors des élections.

Mon honorable ami vit certainement dans le rêve, car l'organe du premier "whip" du parti conservateur croit que la situation est si sérieuse qu'il attire l'attention personnelle du premier ministre, lui demandant de voir par lui-même à la situation, sans se soucier du ministre suppléant des Chemins de fer ou de tout autre. Je crois en conséquence que mon honorable ami de Westmoreland était autorisé à attirer l'attention de la Chambre sur la situation, que mon très honorable ami le premier ministre a complètement négligé d'étudier. L'accusation que l'honorable député de Westmoreland a portée aujourd'hui n'est que l'expression de tout ce qui se dit sur le parcours de l'Intercolonial, de Drummondville à la ville de Sydney. Et pourquoi? Examinons l'état de choses qui s'est produit sous le régime actuel. Mon très honorable ami, dans le programme qu'il a lancé dans tout le pays, a dit que dès son avènement au pouvoir, il placerait l'Intercolonial sous la direction d'une commission—pas d'un gérant général—mais d'une commission qui serait activée par l'idéal le plus élevé, qui conduirait l'Intercolonial sans aucun préjugé de parti, sans égard pour le patronage politique, animée par l'idée que seuls les hommes les plus capables devraient être choisis pour diriger les différents services, et que l'Intercolonial devrait être administré selon les intérêts de la nation.

Mon très honorable ami s'est longuement étendu, partout où il a parlé dans les Provinces maritimes, sur ce qu'il allait faire de l'Intercolonial et de cette commission qui allait être formée. Il a obtenu le pouvoir, et il a découvert une commission dont les pouvoirs étaient bornés. Il a déclaré que ses pouvoirs devaient être augmentés et que seule elle devait diriger, libre de toute influence politique venant d'Ottawa ou d'ailleurs, l'administration entière de l'Intercolonial.

Le Gouvernement a pris le pouvoir, et le ministre des Chemins de fer et des Canaux s'est mis tout de suite à violer les promesses de mon très honorable ami, à éloigner tous ceux qui avaient fait partie de la direction, et à découvrir un Américain expatrié qu'il avait employé à d'autres besognes —préparation de rapports et autres affaires de cette nature—pour le placer à la tête de l'Intercolonial. La conséquence a été que les amis de mon très honorable ami parlent "en public", comme ils le disent, et lui demandent d'étudier lui-même la situation, parce que l'homme qui dirige l'Intercolonial fausse toutes les choses idéales que le premier ministre avait expliquées aux gens des Provinces maritimes et à ses vieux amis au sujet de l'exploitation de l'Intercolonial.

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

Reprise de la séance.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER TORONTO, NIAGARA AND WESTERN.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 59), déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara and Western.

(Présidence de M. Blondin.)

M. GRAHAM L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) a discuté cette proposition de loi plutôt longuement hier, et il a proposé certains amendements. Le hansard non revisé les a embrouillés d'une façon ou d'une autre, et a publié que les objections de l'honorable député s'appliquaient à l'article 5, mais je crois qu'il s'agissait plutôt de l'article 7.

M. BLAIN: Mon honorable ami de Renfrew-sud a parfaitement raison. Le président du comité des chemins de fer a fait les corrections voulues dans le hansard non revisé.

Sur l'article 7 (construction d'un chemin de fer.)

M. MACDONELL: Nous regrettons tous, j'en suis sûr, les raisons qui ont obligé l'honorable député de Lincoln de discuter ce projet de loi avant qu'il ait été débattu en comité général. Personne plus que moi ne déplore le mauvais état de santé de l'honorable député, et j'ose espérer que le président du comité des chemins de fer recouvrera tout prochainement la santé, et qu'il prendra son siège ici. Je crois que l'honorable député est obcédé par l'importance de cet article. Ce bill est venu deux fois devant le comité des ordres permanents, une fois après avoir été discuté par le comité des chemins de fer, et l'on croyait que les modifications du bill seraient fort opportunes. Au comité des chemins de fer, le procureur de la corporation de Toronto et d'autres ont été entendus; la question a été pleinement discutée, et, sur un vote de 14 à 25, les articles 5, 6 et 7 ont été ajoutés au bill sur ma proposition. L'article 7 n'est pas un nouvel article. Les articles étaient tous destinés à protéger la ville de Toronto. Toronto éprouve des difficultés au sujet des chemins de fer qui entrent dans son enceinte, et elle les règle actuellement. Depuis des années, la ville a tenté de faire disparaître tous les passages à niveau, et elle souscrit aujourd'hui plus de 4 millions pour faciliter le travail des chemins de fer dans ce sens.

Toronto ne demande pas de privilèges spéciaux, mais vu les circonstances et l'encombrement du trafic, le problème des passages à niveau dans Toronto est très différent de celui qui se présente dans les centres ruraux et dans les villes de moindre importance. Le passage à niveau est maintenant une chose du passé dans la ville de Toronto. Les chemins de fer sur toute la bordure du lac, depuis l'extrême est jusqu'à l'extrême ouest sont sur des viaducs, et divers autres moyens ont été adoptés pour obvier aux passages à niveau, de sorte qu'on peut dire que cette ville a résolu le problème des passages à niveau. Avant peu, tous les passages à niveau seront disparus de Toronto-sud, et la ville a commencé l'exécution d'un plan pour leur suppression complète dans la partie nord. Exactement là où le chemin de fer a son emplacement, à côté des voies du Pacifique-Canadien, la ville a contribué plus d'un million de dollars à la reconstruction des voies du Pacifique, sur un viaduc, de la rue Yonge jusqu'à un certain point à l'ouest de la rue Dufferin, sur une distance de plus

de deux milles et demi. L'emplacement de ce chemin de fer longe le Pacifique.

Le président du comité des chemins de fer parle de droits acquis, mais cette compagnie ne possède pas de tels droits. L'honorable député s'est grandement trompé quand il a dit que la compagnie avait entrepris certains travaux dans la ville de Toronto. Elle n'a pas encore soulevé une pelletée de terre, elle n'a pas régalé une perche de chemin et elle n'a pas posé une seule traverse. Tout ce qu'elle a fait, c'est l'acquisition d'un droit de passage sur une longueur de deux milles et demi, qui croise à niveau de vingt-quatre à vingt-cinq rues. Tout ce qui est demandé par l'amendement, c'est que la compagnie n'ait pas la permission de traverser ces rues à niveau sans le consentement de la ville. Cette compagnie a été incorporée en 1903, il y a onze ans, et malgré toute l'extension qu'elle a prise depuis ce temps, elle n'a encore rien fait dans la ville de Toronto. Elle a obtenu des extensions en 1904, 1906 et 1909, et elle demande une nouvelle extension. La preuve non contestée produite devant le comité des chemins de fer, c'est qu'elle n'a rien fait en dehors de Toronto. Il est vrai qu'elle a formé une certaine combinaison avec la compagnie suburbaine du chemin de fer de Toronto et que cette compagnie a fait certains travaux, autorisés par sa charte, soit dans Toronto, en dehors de la ville, mais tout ce qu'elle a fait, dans la ville, c'est d'acquérir un certain emplacement.

Comme je l'ai déjà dit, cette ligne croise vingt-quatre ou vingt-cinq rues sur une longueur de 2 milles et demi de la voie que la compagnie a déjà achetée, et elle en croisera cinquante sur deux milles et demi additionnels. On demande maintenant, lorsque la ville de Toronto dépense 2 millions de dollars dans le but de faire disparaître les croisements à niveau, que l'on ne permette pas à ce chemin ce que l'on défend aux autres. Cette même disposition a été insérée dans les bills de chemins de fer depuis trois ou quatre ans. Lorsque l'honorable député de Wellington-sud était président du comité des chemins de fer, des clauses semblables, identiques dans les termes, ont été insérées dans au moins trois bills de chemin de fer différents. En 1910, une clause semblable a été mise dans les lois relatives à la compagnie du Western Central et au Toronto Eastern Railway, et en 1911 dans le bill de la ligne Hamilton-Waterloo-Guelph. Cette clause est donc devenue virtuellement une clause type, en ce qui se rapporte aux chemins de fer entrant dans la ville de Toronto, et le comité a accepté des clauses semblables, depuis 1910 jusqu'à aujourd'hui, uniformément et sans exception. Il est intéressant de noter que la compagnie de chemin de fer est absolument satisfaite de ces conditions. A son avis, elle n'en souffre aucun tort. Devant le comité des chemins de fer elle a accepté ces sauvegardes, et il ne peut avoir d'objection, autant que je puis voir, à ce qu'elles soient insérées dans ce bill.

Le président du comité des chemins de fer a protesté, hier, contre l'insertion de cette sauvegarde dans le bill, parce que la compagnie avait des droits acquis. Il n'y a pas de droits acquis en cette matière. Il y a onze ans que cette compagnie possède cette charte et elle n'a rien fait. Lorsqu'elle a obtenu sa charte, le pays que la ligne devait traverser était entièrement inhabité; il faisait alors partie des faubourgs ou confins de la ville de Toronto. Aujourd'hui ces faubourgs sont aussi rapprochés du centre géographique de la ville de Toronto qu'ils peuvent l'être. Si le désir de l'honorable député de Lincoln doit prévaloir, la compagnie pourra construire aujourd'hui une ligne de chemins de fer au moyen d'une charte qu'elle a obtenue il y a dix ou onze ans pour une voie traversant un terrain qui est aujourd'hui dans le centre de la ville de Toronto. Les raisons de sauvegarder la population de ce district ont surgi depuis que la charte a été accordée. Les droits acquis, s'il y en a, sont ceux des citoyens de cette partie de Toronto que la ligne doit traverser. Le terrain que la compagnie a acheté et payé vaut aujourd'hui plusieurs fois le prix qu'elle a payé, et on ne lui cause aucun tort ou perte sous ce rapport; et le capital qu'elle y a mis n'est pas perdu. Vu que le comité des chemins de fer a nettement approuvé cet article à l'égard des chemins de fer entrant dans la ville de Toronto, je ne vois pas pourquoi on viendrait aujourd'hui le changer, surtout lorsque la compagnie de chemin de fer elle-même consent bien volontiers à accepter ces sauvegardes. Je demande à la Chambre de voter le texte du comité des chemins de fer.

M. GUTHRIE: La question soulevée par cet amendement est excessivement importante, particulièrement pour ceux qui demeurent en dehors de la ville de Toronto. Une très forte partie de la population d'Ontario a besoin d'aller à Toronto, et désire que tous les moyens raisonnables d'atteindre le cœur de la ville lui soient donnés.

J'ai remarqué que depuis huit ou dix ans, chaque fois qu'un projet de chemin de fer se rapportant à la ville de Toronto vient devant cette Chambre ou devant le comité des chemins de fer, les représentants de cette ville sont enclins à faire insérer dans les chartes des privilèges qui ne sont pas accordés à aucune autre ville dans la province d'Ontario, ni, autant que je sache, dans le Canada. La raison en est peut-être que la charte de chemin de fer urbain, que possède présentement la Toronto Railway Company, expirera dans six ou sept ans et que la ville désire probablement avoir la maîtrise de ses rues à l'expiration de ce temps. Mais à part la question des droits de Toronto en la matière, la population d'Ontario a aussi des droits. Avant 1910, je ne crois pas que cette Chambre ait jamais mis dans une charte un article semblable à l'article 7 du présent bill. La raison pour laquelle des articles semblables ont été insérés dans les chartes dont a parlé mon honorable ami, est que c'étaient de nouvelles entreprises. Ces compagnies ne possédaient aucuns droits antérieurs; elles n'avaient jamais dépensé un sou, et le comité était d'avis que vu qu'elles n'avaient jamais dépensé d'argent, ou n'avaient pas pris d'engagement considérables, elles devaient se soumettre à la volonté de Toronto qui ne voulait pas laisser des chemins de fer passer dans ses rues tant que la question des privilèges accordés à la compagnie urbaine ne serait pas décidée. C'était peut-être raisonnable, et la Chambre a inséré cet article 7 dans le bill énuméré par l'honorable député qui vient de parler. Il en est résulté que ces chemins de fer n'ont pu être construits. La compagnie de chemin de fer de Toronto à Hamilton et à Waterloo, que mon honorable ami a mentionnée, a obtenu une charte contenant une clause semblable à l'article 7 de ce bill. Elle était appuyée par les capitalistes. Parmi ceux qui ont combattu fortement le bill devant le comité, était Son Honneur le Lieutenant-Gouverneur actuel d'Ontario. Son Honneur m'a assuré que cet article 7 empêcherait absolument le chemin de fer d'entrer dans Toronto, excepté par un tunnel qui aurait coûté si cher que le projet fut finalement abandonné.

Mais cette ligne de Toronto, Niagara and Western est sur un pied tout différent. Elle a obtenu sa charte, je crois, en 1903 ou 1904, et on lui a accordé une ou deux fois des délais. En 1909, la compagnie a commencé activement ses opérations et les a exécutées avec un but défini en vue. A cette fin, la compagnie s'est adressée à la commission des chemins de fer, ainsi que le veut la loi, et elle a fait approuver les plans de ses voies d'accès à la ville de Toronto. Sa demande à la commission des chemins de fer a été faite au mois de décembre 1909, et je tiens à la main la décision qui a été rendue par la commission en cette circonstance. Cette décision a été rendue en présence des avocats de la ville de Toronto, du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. La compagnie a été autorisée à traverser les rues de Toronto, afin de pouvoir arriver au terminus qu'elle désirait. Cette décision de la commission n'était qu'un ordre préliminaire. Un ordre subséquent, donné le 10 décembre, approuvait les plans du tracé dans la ville de Toronto, tracé qui croisait à niveau les vingt-quatre ou vingt-cinq rues mentionnées par mon honorable ami de Toronto-sud. C'est alors que la compagnie a commencé à dépenser de l'argent.

Elle n'a pas touché aux rues, mais elle a acheté un droit de passage adjoignant immédiatement la ligne du Pacifique-Canadien jusqu'à son terminus. Elle l'a payé une forte somme, entre $100,000 et $125,000. Une partie de cet argent a été versée à la ville de Toronto elle-même, pour du terrain que la ville a vendu à la compagnie du chemin de fer. Ce tracé a été approuvé par le ministre et par la commission des chemins de fer, et il n'a pas été modifié depuis.

C'est le même parcours que celui du Pacifique-Canadien aujourd'hui. Possédant ce droit d'accès, la compagnie s'est immédiatement occupée à chercher à quels autres endroits son chemin de fer pourrait aller dans la province d'Ontario. Les délais de ses chartes furent plusieurs fois prolongés, et des délais très longs. La compagnie a le droit d'établir des lignes de Toronto à Niagara, d'Hamilton à Brantford, et de là à Windsor, elle a aussi le droit de s'étendre dans les comtés de Peel, Halton, Wellington, Waterloo, Perth, et je crois aussi Middlesex et Lambton. La ligne est maintenant en voie de construction à partir de la limite ouest de la ville de Toronto jusqu'à la ville de Guelph. Elle a acheté tout le terrain de sa voie.

M. MACDONALD: Si la Chambre veut bien me le permettre, je dirai à mon honorable ami qu'il sait parfaitement que l'on a déclaré devant le comité que ce n'était pas le chemin de fer que l'on construisait de Toronto à Guelph, mais un autre.

M. GUTHRIE: Je vais expliquer cela; dans tous les cas, c'est l'argent de la compagnie qui sert à construire cette voie.

Quelques VOIX: Non.

M. GUTHRIE: Peut-être puis-je expliquer cela aussi. La compagnie a fait le terrassement d'une partie de la voie. La distance de Toronto à Guelph est de 50 milles. Elle a acheté le droit de passage dans la ville de Guelph, et entre Guelph et Berlin, et je crois que ses ingénieurs font présentement le tracé entre Berlin et Stratford. Or, cette Chambre a donné à la compagnie le pouvoir, non pas de fusionner avec d'autres compagnies de chemins de fer, mais un pouvoir tout particulier, celui d'acheter des obligations d'autres compagnies. Cette compagnie de chemin de fer Toronto, Niagara and Western, en vertu des pouvoirs que nous lui avons conférés en 1909, a acheté des parts de la Toronto and Suburban Railway Company, elle est aujourd'hui propriétaire des actions de ce chemin de fer. Les obligations qui ont été vendues sont celles de la Toronto and Suburban Company, dont la compagnie qui nous demande aujourd'hui ce bill est devenue propriétaire, et c'est avec l'argent qu'elle a ainsi obtenu qu'elle construit son chemin. La construction se poursuit activement, et je crois que la ligne nord ira jusqu'à Stratford et peut-être Sarnia. La ligne du sud atteint présentement Niagara-Falls. Le droit de passage a été acheté jusqu'à Brantford, et je crois que la voie a été dressée jusqu'à cette ville, et que l'intention de la compagnie est de continuer la ligne jusqu'à Windsor, ce qui fera un réseau très étendu dans la province d'Ontario. Cette compagnie a dépensé environ un quart de million de dollars, je crois, mais toute l'entreprise est suspendue faute d'une voie d'accès à la ville de Toronto, et si l'article 7, tel qu'il est dans le bill réimprimé n'est pas rayé, ce chemin de fer n'aura jamais accès à Toronto.

Dans l'ordre qu'elle a préparé, la commission des chemins de fer a respecté les droits de la ville de Toronto en mettant cette compagnie sur un pied d'égalité avec celle du Pacifique-Canadien. Cet ordre, cité hier soir par le député de Lincoln, est ainsi conçu:

En réponse à ces vingt-cinq requêtes il peut suffire d'un seul ordre conçu en ces termes: Pouvoir est donné aux requérants de construire en travers des rues, aux conditions suivantes:

1. Que si jamais la voie du Pacifique-Canadien est élevée, celle de chacun des requérants le sera également quant à la partie qui y sera adjacente, aux conditions que la commission aura imposées.

2. Qu'il faudra protéger les passages à niveau comme l'exigera l'ingénieur en chef de la commission, avant que la ligne soit livrée au trafic, et dans le cas où la protection d'un passage à niveau concernera aussi un autre chemin de fer, la proportion des frais de protection sera fixée subséquemment.

La commission met donc le Toronto, Niagara and Western sur le même pied que le Pacifique-Canadien. Or, le Pacifique n'a pas de voie élevée.

M. CURRIE: Il en a.

M. GUTHRIE: Dans Toronto-nord, où passe ce chemin de fer?

M. CURRIE: Oui, et c'est en quoi l'honorable député se trompe.

M. MACDONELL: Sur une distance de 2 milles et demi, depuis la rue Yonge en allant vers l'ouest.

M. GUTHRIE: S'ils ne peuvent construire sans élever ces voies-là, la ville de Toronto se trouve donc parfaitement protégée sans cet article 7.

M. CURRIE: Je ne vois pas quelle objection on peut avoir à l'adoption de cet article, s'il est simplement destiné à produire l'effet prévu dans l'ordre de la commission des chemins de fer.

M. GUTHRIE: Il permet à l'ingénieur de la ville d'interdire absolument la ligne.

M. MACDONELL: Mais non.

M. GUTHRIE: Lisez-le.

Sans le consentement, exprimé par règlement, de la ville de Toronto, la compagnie ne doit pas construire son chemin de fer sur une voie publique ou le long, au-dessus ou au-dessous d'une voie publique, telle que définie dans la loi des chemins de fer, mais nonobstant toute disposition du présent article la compagnie peut construire son chemin de fer à travers toute pareille voie publique ou en longeant ou à travers toute servitude acquise pour des travaux publics dans ladite cité, mais seulement au-dessus ou au-dessous de toute pareille voie publique ou servitude et seulement après que les niveaux, les plans et devis dudit chemin de fer auront été agréés par l'ingénieur alors en exercice de ladite cité ou par tel autre ingénieur qui pourra être nommé à cette fin, et par l'ingénieur alors en service de la compagnie, et dans le cas de désaccord desdits ingénieurs, par la commission des chemins de fer pour le Canada.

Si le Pacifique-Canadien a élevé sa voie là où elle est adjacente à celle du Toronto, Niagara and Western, l'article est inutile, car la commission ordonne que la voie de cette compagnie aussi soit élevée.

M. CURRIE: Mais elle ne longe pas celle du Pacifique d'un bout à l'autre de la ville. L'honorable député va-t-il souffrir qu'elle reste telle quelle dans ces parties-là?

M. GUTHRIE: Dans les parties qui ne longent pas la voie du Pacifique. Maintenant je ne sais pas si le Pacifique a élevé sa voie, comme certains députés paraissent le savoir.

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

M. GUTHRIE: Il l'a élevée sur une courte distance; mais il y en a une grande partie qui n'a pas été élevée, et elle est en exploitation. La ville de Toronto ne s'en plaint guère, et dans ce cas elle a eu notre argent. Ce que nous avons payé pour le terrain de la voie est allé, en partie, dans sa caisse.

M. CURRIE: Le bill est en mon nom et je n'y ai pas pour un sou d'intérêt. Je suis surpris que l'honorable député intervienne comme s'il en était le parrain et qu'il s'y dise intéressé. Sa conduite est étrange.

M. GUTHRIE: Oui, j'y suis intéressé en ce sens que, résidant dans la province d'Ontario, je désire qu'on puisse pénétrer dans la ville de Toronto aussi librement que dans les autres villes du Canada. Si l'on adopte pareil projet de loi par rapport à Toronto, il faudrait l'adopter par rapport à Brantford, à Hamilton, à Guelph et aux autres villes. La ville de Toronto ne devrait pas avoir le droit exclusif de dire quels sont les chemins de fer qui pénétreront ou ne pénétreront pas chez elle. Si le Pacifique-Canadien a élevé sa voie, l'article est inutile, car l'ordre de la commission oblige les autres compagnies à en faire autant. S'il ne l'a pas élevée—et je persiste à soutenir qu'il ne l'a pas élevée sur tout le parcours—vous n'avez pas droit d'interdire l'accès de la ville aux autres chemins de fer. L'honorable député de Toronto-sud aura beau dire que le terrain du Pacifique vaut plus qu'il ne valait quand il l'a acheté, nous en restons incertains. Il y a à Toronto des gens qui ont acheté du terrain depuis deux ou trois ans et qui pensent que ce terrain ne vaut pas plus qu'il ne valait alors. Celui dont il est ici question ne forme qu'une étroite lisière que seul un chemin de fer pourrait utiliser.

Et, après avoir versé son argent aux propriétaires et à la ville, après avoir fait approuver ses plans, d'après l'ordre de la commission des chemins de fer, cette compagnie serait empêchée, par le comité, de faire pénétrer sa ligne dans Toronto, parce qu'elle demande du délai pour l'achever? A quoi bon ce chemin pour le reste de la province, s'il doit s'arrêter aux limites de la partie ouest de Toronto? Nous ne voulons pas descendre de ces wagons à cet endroit pour aller monter, plus loin, dans ceux d'une autre compagnie de chemin de fer ou d'une compagnie de tramways. Le Toronto, Niagara and Western ne peut faire circuler de tramways dans les rues de Toronto, l'article 5 le lui défend. Tout ce que désire cette compagnie, c'est d'avoir dans la ville un terminus où elle pourra déposer voyageurs et marchandises. C'est là un point qu'on n'a pas beaucoup fait valoir au comité des chemins de fer. Il y avait peu de députés à cette séance, il ne s'y est donné que quarante votes. Le président et le ministre y assistaient, mais ils n'ont pas exprimé d'opinion.

M. MACDONELL: Le président en a exprimé plusieurs.

M. GUTHRIE: Il m'a laissé une lettre qu'il m'a permis de lire à la Chambre; mais je ne crois pas nécessaire d'en faire la lecture. Si le vote n'a pas été plus considérable, c'est que l'honorable député de Simcoe-nord, parrain du bill, a accepté certaines propositions faites par la ville de Toronto. Quand il eut accepté la proposition d'amendement du député de Toronto-sud, plusieurs membres du comité qui auraient voté en faveur de la radiation de l'article 7 n'ont pas voté ou ont voté contre. Mais il est quand même outrageant pour quiconque vient de cette direction-là, à Toronto, d'avoir à descendre de voiture aux limites ouest de la ville ou de prendre une autre ligne, quand il devrait pouvoir pénétrer jusqu'au centre par ce même chemin. Cette ligne passe à 200 verges de chez moi. Je sais combien elle m'est utile à moi et combien elle l'est à la population établie entre Guelph, Toronto et Berlin.

Je soumets donc que, selon la demande du président du comité des chemins de fer, l'article 7 devrait être biffé.

M. W. F. MACLEAN: Ce chemin passe dans le comté que je représente et qui compte plus de 100,000 âmes. Il y a une dizaine d'années il n'en comptait que 10,000. A l'époque où cette compagnie fut constituée en corporation il n'y avait qu'une très faible population, la banlieue n'était pas même habitée. Aujourd'hui on y voit une population considérable. Une charte de chemin de fer est assujettie à certaines conditions. Si l'on manque, durant une quin-

zaine d'années, de profiter des droits et privilèges qu'elle confère, il ne s'ensuit pas qu'on doive continuer de les posséder.

M. GUTHRIE: La charte date seulement de quatre ans.

M. MACLEAN: La charte obtenue tout d'abord date de douze ans et on ne s'en est pas servi. La ville a grandi et nous voici à résoudre le problème de l'abolition des passages à niveau, même à la campagne. Nul plus que le président du comité des chemins de fer n'a lutté pour leur abolition à Sainte-Catherine, dans son comté. L'encombrement du trafic a obligé Toronto à dépenser, conjointement avec les compagnies de chemins de fer, des millions de piastres pour l'élévation des voies ferrées, au bord de l'eau et dans le haut de la ville. Nous avons décidé que tout chemin de fer pénétrant dans la ville devait être élevé. Appliquons surtout ce principe aux lignes que l'on construira à l'avenir, si nous ne voulons pas perdre le bénéfice des dépenses et des efforts que nous aurons faits pour nous débarrasser des passages à niveau.

Il est vrai que, dans le nord de la ville, l'on exhausse aujourd'hui la voie du Pacifique-Canadien là où elle touche à cette ligne; mais cette dernière va jusqu'en un lieu où elle cesse d'être contiguë à celle du Pacifique, et nous aurons par suite l'ennui d'une voie ferrée passant à travers des rues où la circulation est considérable et où le public ne sera pas suffisamment protégé. La même compagnie qui possède cette charte, et que je crois être le Nord-Canadien, a dernièrement obtenu l'autorisation de pénétrer dans la ville de Montréal. Elle y entre par un tunnel; mais arrivée là, il lui faut élever ses voies. La ville, représentée par son maire, a comparu devant notre comité, et il s'en est suivi que maintenant dans Montréal toutes les voies du Nord-Canadien sont élevées. Il y va, je crois, de l'intérêt du public que cette compagnie élève sa voie et qu'à tout événement elle consulte la ville sur les dispositions à prendre pour y pénétrer. Faute d'entente, elle peut, comme la loi l'y autorise, faire intervenir la commission des chemins de fer. S'il est bon dans les campagnes de supprimer les passages à niveau, la chose devient absolument nécessaire dans les villes. Nous y employons des sommes considérables; mais toute cette dépense devient inutile si des voies ferrées sillonnent en tous sens nos rues. La ville espère fournir bientôt à toutes les lignes de banlieue un passage tubulaire, et je compte bien que ce passage sera établi pour le temps que cette ligne sera terminée. Un des grands dangers qui menacent les habitants des villes, ce sont les automobiles, les tramways, les chemins de fer, et, si maintenant on permet à ces derniers de se rendre jusqu'au cœur de Toronto, ce danger prendra d'énormes proportions. A la longue, il n'en coûtera pas moins cher à la compagnie si nous lui accordons le privilège de parcourir nos rues au niveau du sol. Dans dix ans, elle aurait à hausser ses voies à ses propres dépens, et il vaut beaucoup mieux, tant pour la ville que pour la compagnie, que cela se fasse dès aujourd'hui. Dans ces sortes d'affaires, la sûreté devrait être notre premier soin. Ce que nous faisons aura pour effet d'accroître les dangers que l'on court dans la ville, et en un sens nous enlevons à la ville de Toronto la maîtrise sur sa voierie. Toronto voudrait la municipalisation de ses tramways. Ce sera peut-être dans sept ans ou dans un an, mais, dès que le chemin sera à elle, on peut compter que la ville sera prête à donner, moyennant finance, à tous les chemins de fer qui demandent à y pénétrer des installations de premier ordre, sous terre ou au-dessus de terre.

La ville est prête à établir des tubes disposés de manière à donner dans ses limites à toutes les lignes de banlieue les commodités les plus amples. Nous avons également idée de rendre communes à toutes les lignes ces installations supérieures. Pourquoi obliger une compagnie à bâtir dans la ville une voie au ras du sol, si quelque autre compagnie a déjà une voie élevée. Ce qu'il faudrait que fît la commission des chemins de fer et ce sur quoi le Parlement devrait insister, c'est que l'on obligeât toutes les compagnies à pénétrer dans la ville par la même voie élevée, afin de n'avoir pas différents degrés d'élévation; et c'est à quoi nous travaillons. Nous ne voulons empêcher aucun chemin de fer de pénétrer dans la ville de Toronto, mais à de raisonnables conditions; à conditions, entre autres choses, que l'on consulte la ville en ce qui regarde un exhaussement des voies dans les régions populeuses. Pour cette raison, je crois que l'amendement s'impose. La disposition se retrouve dans d'autres projets de loi, et il n'y a pas de mal à l'insérer dans le cas de n'importe quelle ville qui le désirerait.

M. CURRIE: Le bill étant en mon nom, peut-être qu'un mot de ma part ne serait pas de trop. Par malheur, je n'avais pas lu ce bill quand on l'a mis en mon nom. On y a fait devant le comité une vive opposition et, comme citoyen de Toronto, j'ai

trouvé que l'on avait parfaitement raison. J'ai demandé aux promoteurs de la ligne et à l'avocat de la compagnie si l'on était prêt à accepter à titre d'amendement les dispositions mises dans le bill relatif à la Toronto and Eastern Railway Company. On m'a répondu dans l'affirmative. La question ayant été posée au comité, il y donna son adhésion, et décida qu'il en serait ainsi. Que l'on me permette pour commencer de dire un mot de l'objection que soulève l'honorable député de Wellington (M. Guthrie). La ville de Toronto est, cela n'est pas douteux, bien mal desservie par les lignes qui viennent y aboutir. Ce n'est pas la faute du Parlement fédéral, non plus que de la législature. La largeur des voies du tramway n'est pas celle de la généralité des chemins de fer, et chacun sait que, pour réussir dans son entreprise, une compagnie de chemin de fer de banlieue doit pouvoir faire le transport des objets de messagerie ou autres objets légers, en même temps que faire circuler sur la ligne des wagons à marchandises; mais nulle ligne de banlieue dont la voie est de la largeur ordinaire ne peut se joindre à la voie du tramway de Toronto, qui est d'une largeur différente.

J'ai eu la bonne ou la mauvaise fortune d'assister à la séance du conseil de ville de Toronto au cours de laquelle cet accord a été conclu.

On y a alors décidé de ne laisser passer dans les rues aucun wagon de marchandises, et l'on a arrêté que la voie serait de la largeur qu'il fallait pour empêcher les voitures des compagnies de chemin de fer de banlieue ou autres d'y circuler, comme à Winnipeg, Saint-Louis, Chigago et autres lieux. C'était obliger ces compagnies à la construction d'une voie à elle, ou à faire modifier la largeur des voies du tramway. Pour ma part, je crois que la ville de Toronto ferait bien de ne plus tarder à se faire autoriser par le Parlement fédéral à établir au besoin des voies dont la largeur répondra à celle d'un chemin de fer comme celui dont il est question en ce moment. Toronto s'oppose à ce bill, et l'on m'a fait observer que son adoption sans amendement autoriserait, à vrai dire, cette compagnie à pénétrer dans toutes les rues de la ville au niveau du sol. J'aimerais mieux sacrifier mon siège dans cette Chambre que de faire à Toronto ou à toute autre ville une semblable injustice, et ce devrait être, je crois, le sentiment de chacun de nous. Si le bill, tel qu'il a été premièrement rédigé, a ces dispositions sans énoncer les mesures à prendre pour la sécurité des citoyens, ce sera pour Toronto une bien grave injustice et, pour la compagnie, un extraordinaire privilège. Vu que les promoteurs ont accepté ces clauses, et ne m'ont jamais rien dit à l'encontre, malgré tout ce qui s'est passé dans cette Chambre, je ne vois pas pourquoi vouloir maintenant rétablir le bill dans sa forme première. Depuis des années, il se vote des propositions de loi sous cette forme, et je crois que tout le monde se trouvera bien de l'adoption de celui-ci sous sa forme actuelle. Je demeure à une portée de fusil des voies du Pacifique-Canadien à Toronto, tout près du tracé dont parle mon honorable ami, et je sais que le voie du Pacifique-Canadien a été exhaussée sur une distance considérable, et qu'elle le sera dans le centre d'ici à quelques mois.

Ayant vu tuer des gens à des passages à niveau, ayant moi-même failli être tué à Toronto, on peut croire que je les ai en horreur. M'est avis que cette Chambre est bien décidée à ne plus tolérer ces sortes de passages. Si la voie dont il est ici question est nécessaire, si elle l'était dès le commencement, on aurait pu la bâtir dès longtemps, alors que l'on avait tous les droits dont on assure que le besoin se fait maintenant sentir. Je crois que la Chambre aura parfaitement raison d'adopter le bill tel qu'il est, au lieu d'y mettre des obstacles et de finir par ne pas le voter. Il nous reste quelques minutes pour y donner notre adhésion.

M. HENDERSON: Ce débat n'est pas nouveau. Je crois que la difficulté de maintenir hors de Toronto les chemins de fer de banlieue dure depuis nombre d'années.

M. GRAHAM: Depuis ma jeunesse.

M. HENDERSON: Comme de bien d'autres d'entre nous. La Hamilton and Toronto Radial Railway Company a été la première à qui l'on a refusé la permission de pénétrer dans la ville de Toronto. Cette ligne a été construite, et elle va jusqu'à Oakville, dans mon comté, à 20 milles environ de Toronto. Certaines portions de la ligne sont complètes entre Oakville et Toronto; mais la compagnie n'a pas obtenu de cette ville la permission d'y pénétrer, et les promoteurs de la ligne ne cherchent pas en conséquence à relier entre eux les différents tronçons qu'il y a entre Toronto et Mimico, je crois. Il est vrai que cette Chambre a voté une loi autorisant la compagnie à pénétrer dans la ville de Toronto, mais à des conditions tellement onéreuses qu'il a été impossible de réunir les fonds néces-

saires, et l'on a dû abandonner l'entreprise. L'affaire en est restée là par la raison que la ville de Toronto a été si bien défendue que l'on n'a pas pu trouver les fonds nécessaires à une réalisation de l'entreprise dans des conditions aussi difficiles. Les travaux en conséquence ont été suspendus, et ils ne seront repris que le jour où l'on aura trouvé un moyen de pénétrer dans la ville à meilleur marché.

Le bill qui nous a été soumis à la suite de celui-là est, je crois, relatif à un chemin de fer qui, d'Oshawa ou de Whitby, vient aboutir à Toronto du côté de l'est. On a vu se continuer la même lutte. Les concitoyens de Toronto, désireux de maintenir hors de la ville tous les chemins de fer de banlieue..

Quelques DEPUTES: Non, non.

M. HENDERSON: On dit: Non, non; mais je connais l'histoire de cette question. Il y a non moins longtemps que ces messieurs que je fais partie de la Chambre, et je sais que tous les ans ç'a été la même lutte, les mêmes difficultés, la même opposition faite à toutes nos tentatives d'obtenir la permission d'entrer dans la ville de Toronto. Les habitants des comtés environnants prétendent avoir le droit de pénétrer dans cette ville, un droit acquis, je dirais.

Ils ont aidé à bâtir Toronto. Si ce n'était de la population des comtés adjacents à la ville, Toronto serait resté un tout petit centre. C'est à la population des campagnes environnantes que Toronto est redevable de son grand développement, et le plus tôt elle permettra aux habitants des comtés situés à l'est et à l'ouest de jouir des privilèges qui sont les leurs dans l'ordre naturel, le mieux la ville de Toronto s'en trouvera. Si elle ne veut pas de nos œufs frais, et préfère manger des œufs conservés, bien entendu, elle peut nous mettre à la porte, c'est son affaire. Nous préférons manger les œufs frais et nous continuerons d'en manger. Nous en avons en abondance. Nous sommes en mesure de fournir aux habitants de Toronto, de jour en jour, tout ce qu'il leur faut et davantage, si seulement on nous permet l'accès à la ville. Malheureusement, les gens de Toronto ont conclu, il y a à peu près vingt-cinq ans, un marché désavantageux avec une compagnie à laquelle ils ont conféré le privilège exclusif d'exploiter le service des tramways pour trente ans.. Ce privilège n'expire que dans six ou sept ans, et les habitants de Toronto craignent de s'exposer à des poursuites en dommages de la part des détenteurs de ce privilège, si quelque autre compagnie électrique est autorisée à faire circuler ses tramways dans la ville et à utiliser les rues de la ville. Ainsi donc, ce n'est pas pour protéger la ville de Toronto que ces messieurs font la lutte, mais en vue de se soustraire aux poursuites et aux réclamations auxquelles ils pourraient être en butte, si on permettait à cette compagnie de pénétrer dans la ville. J'espère et j'ai confiance qu'avant longtemps ils renonceront à continuer la lutte, qu'ils adopteront notre manière de voir et qu'ils permettront à ces compagnies d'installer leurs voies dans les rues de la ville. Après qu'ils eurent imposé des conditions onéreuses à la compagnie pour l'établissement du chemin de fer venant de l'est, une autre demande fut faite par la compagnie dite Hamilton and Guelph Railway,—je ne suis pas bien sûr que ce soit le nom exact, elles sont tellement nombreuses,—et à celle-ci on imposa des conditions tellement onéreuses qu'elle ne put pénétrer dans la ville. Je ne veux pas faire traîner la discussion, mais je voudrais obtenir la radiation de l'article 7; cela fait je ne m'opposerais pas à ce que le bill fût adopté. On est actuellement à faire passer à travers de mon comté le chemin de fer de banlieue de Toronto. Les terrassements de la voie sont terminés, celle-ci est à peu près en état de recevoir les traverses, et alors nous aurons une ligne reliant Guelph à Toronto, si seulement nous pouvons entrer dans Toronto. Mais les gens de Toronto se montrent, je ne dirai pas gloutons, mais simplement égoïstes.

Nous ne vous laisserons pas entrer, disent-ils, nous avons une compagnie à Toronto qui se réclame de son privilège, et si nous permettons à quelque autre compagnie d'établir ses voies chez nous, nous serons obligés de payer une indemnité à sir William Mackenzie. Nous ne voulons pas faire la lutte contre lui; nous préférons la faire contre les habitants du comté de Halton. Aussi ont-ils inséré dans ce projet de loi une disposition qui met cette compagnie dans l'impossibilité de s'y installer. On m'assure que, lorsque cette disposition fut insérée dans je projet de loi, c'est en annexe aux deux autres qu'elle fut présentée. Si les trois dispositions avaient été présentées séparément, il est probable que celle-ci aurait été rejetée. On prit ce moyen détourné d'assurer l'adoption de cette disposition. On proposa deux dispositions anodines et acceptables, avec une troisième, fâcheuse et inacceptable, et toutes furent

adoptées d'un seul coup. Comme résultat, cette disposition sous sa forme actuelle a l'effet d'exclure cette compagnie de la ville de Toronto tant que ce texte figurera dans nos recueils de lois. Je prie les membres de la députation de se montrer justes envers la population des comtés adjacents et de permettre à cette compagnie d'installer sa voie à l'intérieur de ce grand centre qui, suivant ma prétention, doit son existence aux campagnes environnantes. Je suis bien sûr que la population de Toronto sera très satisfaite lorsqu'elle se rendra compte des grands avantages que lui assurent l'exploitation de cette ligne.

M. A. K. MACLEAN: Ils seront à même alors de se procurer de la pierre de Georgetown?

M. HENDERSON: Oui, ils la recevront en abondance, et cette pierre est d'excellente qualité.

M. CURRIE: L'honorable député préfère-t-il que la discussion traîne jusqu'à la fin de l'heure au que le bill soit simplement retiré?

M. HENDERSON: L'honorable député ne saurait le retirer sans le consentement de la Chambre.

M. le PRESIDENT: L'article 7 est adopté?

M. GUTHRIE: Non, monsieur le président, après avoir prêté l'oreille à tout ce qui s'est dit . . . .

M. le PRESIDENT: Faut-il faire rapport de l'état de la question?

(Rapport est fait de l'état de la question, l'heure pour la délibération des bills d'intérêt privé étant expirée.)

REPRISE DU DEBAT SUR L'INTERPELLATION RELATIVE AU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. MACDONALD (Pictou): Mon très honorable ami qui est aujourd'hui premier ministre, avait des vues à lui relativement à l'exploitation du chemin de fer Intercolonial. Le fond de son projet, c'était la constitution d'une commission sans couleur politique, qui débarrasserait le chemin de fer de tous les maux dont les abus du favoritisme et des influences de parti avaient grevé son exploitation, et verrait à ce que le chemin de fer fût exploité purement et simplement comme entreprise industrielle. Mon très honorable ami, je n'en doute pas, était sincère lorsqu'il faisait ces professions de foi en 1907, et en diverses autres années, jusqu'au moment où il devint lui-même responsable de la bonne administration de ce chemin de fer. Alors il oublia les promesses qu'il avait faites, toutes ses professions de foi, et nous avons la commission qui est chargée actuellement de l'administration de l'Intercolonial.

Dès que mon très honorable ami se trouva chargé de la responsabilité de cette gestion, il oublia toutes ses professions de foi, et, au lieu d'établir une commission sans couleur politique, il se hâta d'abolir la commission qui existait au moment de son arrivée au pouvoir, et nomma administrateur général du chemin le titulaire actuel. Sous l'égide de ce fonctionnaire tous les abus dont mon très honorable ami s'était plaint refleurirent. L'esprit de parti se manifeste dans le recrutement des employés de l'Intercolonial, je ne dirai pas seulement au même degré qu'à l'époque où il s'en plaignait ces années dernières, mais dans une mesure beaucoup plus grande qu'on ne l'a jamais observé depuis le jour de l'établissement de ce chemin de fer. Personne aujourd'hui ne peut obtenir d'emploi sur l'Intercolonial à moins d'être porteur d'une lettre au fonctionnaire responsable de l'exploitation, de la main du représentant conservateur de la circonscription, ou du candidat conservateur défait, ou du comité conservateur.

Le ministre du Commerce, qui occupe le siège voisin de celui du premier ministre, proposa, au cours de la dernière législature, en cette Chambre, un projet de résolution condamnant dans les termes les plus vifs les abus du népotisme de parti sous forme de nominations de fonctionnaires pour de simples raisons de parti, et sous forme d'achat de fournitures à des amis politiques. Comment se fait-il qu'aujourd'hui ces professions de foi sont oubliées, non seulement en ce qui regarde le choix des employés, mais aussi en ce qui regarde les fournitures pour l'Intercolonial; car il n'est permis à personne d'approvisionner ce chemin de fer, à moins que son nom ne figure sur la liste des favoris. Et quand on en vient à la question de l'adjudication des entreprises, il est à ma connaissance que le ministre actuel des Chemins de fer ait lancé des avis d'adjudication d'entreprises importantes de fournitures, puis n'ait tenu aucun compte des soumissions qui lui étaient transmises, adjugeant simplement ces entreprises à des amis du parti, suivant que cela lui paraissait le plus avantageux dans l'intérêt de son parti.

En ce qui regarde le traitement des employés, j'ai ici une lettre de l'un d'eux citant des exemples qui font voir comment, sous le régime actuel, des gens qui s'enivrent pendant qu'ils ont des trains confiés à leurs soins sont l'objet de favoritisme de la part des fonctionnaires actuels. Voici, par exemple, un conducteur dont le train, laissé sans protection, a été télescopé par un autre train. Ce conducteur avait pris de la boisson; et ce n'était pas la seule faute qu'on avait à lui reprocher, loin de là. Un mécanicien de Truro qui s'était enivré fut enlevé de sa locomotive, et employé après cela à la manœuvre des trains dans la cour de Truro. Un autre qui avait été employé sur une locomotive de manœuvre fut assigné à un emploi moins important, simplement à cause des influences politiques qui firent suspendre le règlement en sa faveur. Il est un conducteur de l'Intercolonial dont Truro est le point de départ, qui est connu de tout le public voyageur dans la Nouvelle-Ecosse, comme ivrogne d'habitude. Il fut destitué, mais il sut faire agir assez d'influences pour se faire remettre en place, et il est maintenant préposé aux bagages sur un des trains de plein parcours de l'Intercolonial. Telles sont les conditions actuelles, et quand l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) demande à la Chambre de condamner ces pratiques, le premier ministre devrait se rappeler ce qu'il a dit il y a sept ans; et s'il était sincère en parlant ainsi, il devrait au moins s'occuper de cette question, et, comme l'ont proposé ses amis, s'enquérir de l'administration de l'Intercolonial et voir s'il ne pourrait pas remplir quelqu'une de ses promesses à son égard.

M. BORDEN: Mon honorable ami voudrait-il me fournir les noms de ces employés de l'Intercolonial auquel il vient de faire allusion?

M. MACDONALD: Je suis prêt à fournir confidentiellement à mon très honorable ami les noms tels qu'on me les a donnés.

Relativement à toute cette question de l'Intercolonial, j'ai un reproche à faire au ministre actuel, bien que je sois le premier à rendre hommage à ses qualités personnelles; c'est qu'il se laisse endoctriner par l'étroite conception que tout son devoir consiste à retirer de l'Intercolonial tous les revenus que ce chemin de fer peut produire. Je désire signaler à l'attention du premier ministre, puisque je viens de la même province que lui, que la véritable conception que l'on doive se faire au sujet de l'exploitation de ce chemin de fer d'Etat, c'est qu'il s'agit d'une entreprise nationale, qui a été décidée à l'époque de la confédération, non pas afin que le Canada, en tant que pays, en retirât des revenus, mais afin de procurer aux populations, qui habitaient alors ces provinces éloignées, des communications faciles avec ce qui était alors considéré comme le centre du Dominion du Canada. A l'époque de la confédération, on versa à l'actif du Dominion tout entier notre immense réseau de canaux auquel nous n'avons cessé d'ajouter depuis, chaque année, jusqu'à ce que nous ayons dépensé de ce chef une somme de près de 100 millions de dollars.

Nous avons fait ces fortes dépenses dans le but de transporter les produits de cette partie du pays et de l'Ouest à travers la province d'Ontario, et nous transportons ces produits absolument gratuitement. Avons-nous jamais entendu, en Parlement, des représentants des autres provinces du Dominion prétendre que l'exploitation de nos canaux devraient fournir des revenus au trésor fédéral? Nous n'avons jamais entendu d'appels de cette nature, pour la bonne raison que chacun reconnaît que le transport à bon marché est l'un des principaux moyens de développer notre pays.

Nous, représentants des Provinces maritimes, relativement à l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, nous avons parfaitement le droit de dire au Parlement et au ministre des Chemins de fer, qu'ils ne doivent pas taxer notre population. Tout le devoir du ministre consiste à surveiller l'administration de cette voie ferrée, afin qu'elle défraie le coût de son exploitation; voilà tout.

Lorsque le ministre actuel des Chemins de fer prit charge de l'administration de l'Intercolonial, il augmenta les prix de transport alors en vigueur. Le ministre intérimaire des chemins de fer, avec ses manières sympathiques, que tous nous nous plaisons à lui reconnaître, eût la précaution, le 24 mars, lorsqu'il passa en revue la situation de l'Intercolonial, de prévenir les objections qu'il avait entendu faire relativement à cet augmentation des tarifs de transport, en insinuant que les ancien commissaires qui avaient administré le chemin de fer, sous la surveillance du Gouvernement, avaient songé à augmenter les taux avant l'entrée en fonctions du gérant actuel de l'Intercolonial. Le seul fait que l'on ait songé à augmenter les prix de transport dès l'arrivée de l'honorable M. Cochrane à

la tête du département, démontre assez que les administrateurs actuels du chemin de fer ont agi sous sa direction.

M. J. D. REID: Cette réforme a été accomplie bien avant l'entrée en fonctions de M. Cochrane.

M. MACDONALD: Ces prix de transport n'ont pas été décidés longtemps avant que M. Cochrane prît la direction du département.

M. REID: Mais oui; longtemps avant.

M. MACDONALD: Je vous demande pardon; c'est peu de temps auparavant.

M. REID: L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) avait fait préparer un décret à cet effet.

M. MACDONALD: Que l'honorable député ait fait préparer un décret ou non, l'augmentation des prix de transport n'a jamais été mise en vigueur sous le régime libéral.

M. REID: C'est tout simplement parce que vous avez perdu le pouvoir.

M. MACDONALD: Que les messieurs qui composent les deux côtés de la Chambre, soient jugés à la lumière de leurs actes. Qui a décrété la mise en vigueur de cette augmentation des prix de transport? C'est l'honorable M. Cochrane. Et dans quel but a-t-il fait cela? C'est afin d'extorquer plus d'argent qu'il n'est nécessaire aux Provinces maritimes.

L'honorable ministre des Chemins de fer a constaté, après qu'il eût sanctionné la mise en vigueur de ces tarifs, que les réclamations contre une politique de cette nature pleuvaient de toutes les parties du pays. De sorte que, dès son entrée en fonctions, M. Hayes fit le tour du réseau, afin de résoudre le problème. Et qu'a-t-il fait?

M. J. D. REID: Il a abaissé les prix de transport.

M. MACDONALD: Pas du tout. En premier lieu, on augmenta les tarifs de 25 p. 100 à 50 p. 100, selon le tableau. Dans mon propre comté, les tarifs pour le transport des produits de la ferme et des houillères, ont été augmentés de 30 p. 100 à 50 p. 100. Après que ces tarifs eussent été en vigueur pendant quelque temps, M. Hayes entra en scène. A-t-il abaissé ces prix de transport jusqu'au point où ils étaient sous le régime libéral? Pas du tout. Au lieu de les abaiser de 30 à 50 p. 100, il les releva sur toute la ligne de 15 p. 100 à 30 p. 100. Et après cela, le ministre intérimaire vient nous dire qu'il a abaissé les prix de transport. Une belle façon de les abaisser !

Si l'on prend la liste des prix qui sont en vigueur sur tout le réseau, sous le régime de M. Hayes et du ministre actuel, la population des Provinces maritimes paie de 15 p. 100 à 20 p. 100 de plus pour le transport de leurs produits sur l'Intercolonial. Et quelle raison fait-on valoir pour établir la nécessité de cette augmentation? Tout simplement, parce que sous le régime actuel, on laisse ce chemin de fer sous la direction de messieurs qui ne connaissent rien de la situation locale, et qui ne se donnent pas la peine de se mettre au courant. Ils arrivent dans les Provinces maritimes imbus de l'idée qu'ils sont envoyés là afin d'administrer cette voie ferrée, comme un service rémunérateur sans faire entrer en ligne de compte les intérêts de la population disséminée le long du parcours de l'Intercolonial, et parce qu'on leur a donné carte blanche d'administrer ce chemin de fer sur une base d'affaires, ils se sont figuré que ce qu'ils ont de mieux à faire, c'est de ne tenir aucun compte des besoins de la population et de croire que les gens des Provinces maritimes, selon l'expression qu'ont employée quelques-uns de ces messieurs, "ont vécu de l'Intercolonial". Il est temps que cela cesse.

Voilà ce qui s'est produit sous le régime du ministre actuel des Chemins de fer et du ministre intérimaire. Si le ministre actuel des Chemins de fer désirait que l'Intercolonial fût administré par un gérant général, David Pottinger, qui a été à l'emploi de cette voie ferrée, depuis son enfance, et dont l'habilité en tant qu'expert en matières de chemins de fer ne peut être mise en doute et est reconnu par tous ceux qui le connaissent, aurait fait un administrateur idéal, et j'irai même jusqu'à dire que, si M. Pottinger avait été nommé, nous ne serions pas obligé de critiquer ici, ce soir, le ministre des Chemins de fer et le premier ministre à propos de l'administration de cette voie ferrée. Car M. Pottinger se serait servi intelligemment, j'en suis certain, des connaissances qu'il a acquises au cours de sa longue expérience sur l'Intercolonial, et il ne nous aurait pas placés dans la situation où nous nous trouvons aujourd'hui, sous le régime de ces messieurs que l'on expédie des différents départements dans les Provinces maritimes,—et qui viennent pour la plupart des Etats-Unis, s'il faut en croire mon honorable ami de Westmoreland, —qui ne connaissent rien de notre population, de ses aspirations et de ses désirs, et

dont les opinions au sujet de l'Intercolonial sont si diamètralement opposées à la véritable situation, qu'ils n'apprendront jamais les méthodes qu'il faudrait pour administrer avec sagesse ce chemin de fer.

Permettez-moi de vous citer un exemple par rapport à nos grandes industries de la houille et du fer. A venir jusqu'à l'époque où le gouvernement de sir Wilfrid Laurier fit l'acquisition du chemin de fer de Drummond, afin d'en faire une partie du réseau de l'Intercolonial, et permettre au chemin de fer de l'Etat d'atteindre la métropole du Canada, il nous était impossible d'expédier les produits de notre province à Montréal, à cause des frais de transports additionnels qu'il nous aurait fallu payer au Grand-Tronc, entre Lévis et Montréal. Depuis cette époque, grâce au traitement raisonnable que nous avons reçu de l'administration libérale, ces industries ont été en état de garder leurs employés à l'ouvrage, tout l'hiver, et les houillères ont été exploitées d'un bout de l'année à l'autre, grâce à l'Intercolonial qui transportait le charbon à Montréal.

Mais dès que le nouveau gérant général de l'Intercolonial inaugura son système de fournir ces grandes industries en élevant les tarifs de transport de telle façon qu'il leur devint impossible de faire concurrence au charbon américain sur le marché de Montréal, nous avons vu les mines cesser les travaux l'hiver dernier, et les mineurs avoir de la misère, pour la première fois depuis dix-sept ans.

L'unique cause de cette triste situation, c'est que sous l'administration actuelle de l'Intercolonial, les produits de ces mines sont exclus du marché de Montréal. De jour en jour, les exploitations minières restèrent fermées, parce qu'elles ne pouvaient faire transporter leurs produits, à moins de payer des prix exorbitants.

Ces méthodes sont peut-être de la grande politique; elles sont peut-être d'excellents moyens à employer pour édifier un excédent de $300,000 à $400,000, destiné à aller grossir le trésor du Gouvernement fédéral, mais je me demande, si vous faites le bilan de la situation, si vous pesez les avantages et les désavantages qui en sont résultés pour notre population, si vous pouvez trouver un autre mot que "stupidité" pour les qualifier.

De quelle façon le gérant général de l'Intercolonial a-t-il agi à l'endroit de l'industrie houillère en particulier? L'année dernière, au lieu de faire des marchés en février ou de bonne heure en mars, avec les houillères de la Nouvelle-Ecosse, pour la fourniture du charbon à l'Intercolonial, comme avaient l'habitude de le faire tous ses prédécesseurs, il tergiversa, et les soumissions ne furent reçues qu'au printemps.

Maintenant, la situation qui existe sur le parcours de l'Intercolonial, diffère essentiellement de celle que l'on rencontre sur le parcours de toutes les autres voies ferrées à l'est des montagnes Rocheuses; tout le long de la voie, vous trouvez de la houille en abondance pour l'exploitation du chemin de fer. C'est là un état de choses que vous ne pouvez rencontrer ni dans Québec, ni dans Ontario, le Manitoba ou la Saskatchewan; il n'existe qu'à un certain degré dans l'Alberta. Sous les circonstances, il semblerait incroyable qu'un gérant général de l'Intercolonial juge nécessaire d'aller acheter du charbon aux Etats-Unis pour les besoins du chemin de fer qu'il administre. Or, qu'avons-nous vu?

Au lieu d'adjuger ces entreprises au commencement de l'année, on attendit une époque tardive. Alors on passa des marchés avec les compagnies de houillères de la Nouvelle-Ecosse. A cette époque, les compagnies de houillères qui expédiaient la houille par eau au Saint-Laurent avaient presque passé leurs marchés pour l'utilisation des vapeurs au cours de l'été et, comme conséquence, la houille nécessaire pour Lévis et autres points sur le parcours du Saint-Laurent fut délivrée par les deux compagnies soumissionnaires, la Nova Scotia et la Dominion, en conformité des marchés passés par le ministre actuel des Chemins de fer. Tout se passa comme d'ordinaire, en fait de livraison de houille, jusqu'à la fin de septembre, alors que le directeur général décida qu'il avait besoin de plus de houille à Lévis et à Montréal. Il avait obtenu la quantité demandée, mais en septembre il décida d'en obtenir davantage. Il écrivit donc à ces deux compagnies s'occupant de l'expédition de houille à Montréal par eau et leur demanda de lui en fournir. Une des compagnies répondit: Nous avons fait la répartition de toute la houille disponible jusqu'à la clôture de la navigation. L'autre compagnie consentit à en fournir davantage, et tint sa promesse. Mais comme cela ne suffisait pas, il s'aboucha avec les deux autres compagnies qui ne s'étaient pas occupées de l'expédition de la houille par eau et leur demanda de soumissionner la fourniture de 15,000 tonnes de houille à Lévis. C'était au commencement d'octobre. Le mois d'octobre au golfe Saint-Laurent est une époque dan-

gereuse de l'année. Proposer, comme il le faisait, d'expédier cette houille par eau, lorsqu'il avait le chemin de fer à sa disposition et qu'il eût pu la transporter lui-même, voilà qui met bien en relief tout le ridicule de la situation. Jamais il ne demanda aux quinze autres compagnies qui exploitaient la houille et l'expédiaient par l'Intercolonial d'en fournir la moindre quantité. Il demanda à MM. George Hall et Cie, d'Ogdensburg, s'ils pourraient lui vendre 15,000 tonnes de houille américaine. La correspondance déposée sur le bureau met les faits en pleine lumière. MM. George Hall et Cie consentirent à vendre au directeur de l'Intercolonial moyennant $3 la tonne nette, 15,000 tonnes de houille tout-venante, à être délivrée à Massena-Springs, près de la frontière. N'était-ce pas là une singulière transaction, eu égard aux affirmations politiques des ministériels au sujet de leur attitude en matière commerciale vis-à-vis de nos voisins du sud?

N'est-il pas singulier que, sans tenter le moindre effort pour obtenir du charbon ailleurs, sans démontrer la nécessité de l'obtenir là où on l'a obtenu, un député de l'Etat ait mis au rancart sur les dix-neuf mines en exploitation qui étaient prêtes à fournir du charbon sur le parcours de l'Intercolonial et ait acheté ce charbon aux Etats-Unis, le payant $3 par tonne nette, à délivrer à Massena-Springs? Combien cela nous a-t-il coûté? Lorsqu'on a acheté du charbon des mines de la Nouvelle-Ecosse, on l'achète non pas par tonne nette, mais par tonne brute, et on ne le paye que $3.15. On a payé à George Hall et compagnie pour du charbon délivré à Massena-Springs $3.36 par tonne brute, soit 21 cents par tonne de plus que ce que le département aurait payé pour le charbon de la Nouvelle-Ecosse, délivré sur son propre réseau. Pour ce charbon, on a payé 53 cents de droit pour transport, de Massena-Springs à la bifurcation Sainte-Rosalie. Sur le même pied, il en coûterait 23 cents la tonne pour amener du charbon à Lévis. On a donc payé $4.69 la tonne pour ce charbon à Lévis, alors qu'on aurait pu l'obtenir pour $3.15 la tonne, sur le réseau de l'Intercolonial, qui en aurait fait lui-même le transport sur ses propres rails, qui aurait trouvé là du travail pour son propre personnel, ce qui aurait puissamment contribué à empêcher la misère qui a régné l'hiver dernier, dans les régions minières de la Nouvelle-Ecosse.

La question étant tombée dans le domaine de la publicité, le directeur général de l'Intercolonial donna une interview à Montréal, le 23 mars dernier. Voici les raisons qu'il a alléguées pour l'achat de houille aux Etats-Unis. Je demande à cette Chambre de me prêter ici son attention:

Voici l'affaire en raccourci. Nous achetons environ 750,000 tonnes de houille, et l'automne dernier, nous nous sommes assurés, après échange de correspondance avec la Dominion Steel Corporation, la Nova Scotia Company et autres sources d'approvisionnement, qu'elles seraient dans l'impuissance absolue de nous fournir suffisamment de charbon, et ainsi nous avons acheté 15,000 tonnes de la compagnie George Hall. Nous avons fait cette démarche, parce que nous avions décidé de mettre fin à la coutume établie, consistant à faire le transport direct par rail de la houille de Sydney en hiver, alors que le fret des paquebots de Halifax demeurait en garage sur le parcours du réseau, au détriment et du réseau lui-même et des clients. Quant à l'avenir, il ne sera pas nécessaire d'acheter de charbon en dehors du Canada.

Retenons bien ce que dit ce monsieur: d'abord, il mentionne l'extrémité même du réseau comme l'endroit d'où il faudrait transporter le charbon, si on l'achetait en Nouvelle-Ecosse.

Je ferai observer qu'il aurait pu se procurer le charbon dans le comté de Cumberland, à 300 milles plus près de Lévis que d'Halifax, et, où il y a 7 ou 8 mines en exploitation. Il aurait pu obtenir la houille dans mon propre comté qui n'est qu'à 500 milles de Lévis et il aurait pu en confier le transport à l'Intercolonial. Mais j'appelle l'attention sur une autre affirmation des plus inexacte qu'il a formulée, en alléguant une autre raison qui militerait en faveur de l'initiative qu'il a prise. Il affirme qu'il ne voulait pas voir encombrer les garages de marchandises de paquebots venant de Halifax, au cours de l'hiver. Heureusement, le renseignement arraché des ministériels par le député de Peterborough fait ressortir toute l'inanité de la défense tentée pour justifier des agissements tout à fait inexcusables. Dans une réponse obtenue par le député de Guysborough à une question qu'il avait posée l'autre jour, il est affirmé que la quantité de marchandises provenant de la Nouvelle-Ecosse l'an dernier est de 2,693,024 tonnes. Dans ce volume de transports combien figure-t-il de marchandises venant du port d'Halifax? Ce formidable volume de transports, voilà ce qui a empêché le directeur général de l'Intercolonial de tenir les mines de la Nouvelle-Ecosse en exploitation et la misère de sévir parmi les houillères.

La proportion est de 1 vingt-sixième—99,308 tonnes. Cette proportion englobe non seulement les mois de décembre, de janvier, de février et de mars, mais encore le mois d'avril de l'année précédente. Ainsi, les transports auxquels M. Gutelius n'a pas voulu nuire ne forment qu'une infinitisimale partie des marchandises s'acheminant par voie de l'Intercolonial en hiver. Je tiens à poser ici une question aux ministériels: Est-il juste qu'à ceux qui habitent sur le parcours de l'Intercolonial et sont privés en hiver de toute communication par eau avec les autres parties du Canada, les directeurs du réseau de l'Etat disent: Nous n'utiliserons pas le charbon que vous produisez en Nouvelle-Ecosse; nous ne le transporterons pas sur le réseau de l'Etat; nous préférons payer $1.50 de plus par tonne aux Américains, plutôt que d'acheter notre propre houille et d'employer le personnel de l'Intercolonial? Est-il étonnant que le député de Westmoreland propose une résolution demandant à la Chambre de censurer l'exploitation du réseau de l'Etat en pareilles circonstances?

Après avoir allégué pareille excuse pour se justifier d'avoir acheté du charbon aux Etats-Unis, l'automne dernier, que fit ensuite le directeur général? Que fit-il, à l'arrivée du printemps, alors que les paquebots se rendaient à Montréal et qu'il n'y avait plus d'excédent de transports s'acheminant par l'Intercolonial du littoral de l'Atlantique? Il met bien en lumière toute l'inanité de son excuse, en écrivant aux compagnies suivantes:

J. Bert Ross, Buffalo, (N.-Y).
American Steel Company, Pittsburg, (Pa.).
Moreland Coke Company, Pittsburg, (Pa.).
Ernest Law & Company, Philadelphie, (Pa.).
Keystone, Coal and Coke Co., Philadelphie, (Pa.).
Watkins Coal Company, Philadelphie, (Pa.).
Pennsylvania Coal and Coke Co., New-York, (N.-Y.).
Geo. Hall Coal Company, Ogdensburg, (N.-Y.).
J. H. Weaver and Company, Philadelphie, (Pa.).
Whitney and Kemmerer, Philadelphie, (Pa.).
Widnoon Coal Mining Co., Buffalo, (N.-Y.).
H. W. Somers, Albany, (N.-Y.).

Il demande à ces exploitants de houille aux Etats-Unis s'ils veulent lui soumettre une offre pour la fourniture de toute la houille voulue pour l'Intercolonial en 1914, soit 750,000 tonnes. Quand le directeur général du réseau de l'Etat, au cours d'une interview à Montréal, allégua cette excuse pour avoir acheté le charbon de la compagnie George Hall, l'automne dernier, il n'a pas fait connaître toute la vérité au pays. Autrement, pourquoi, au printemps de cette année, a-t-il demandé à quinze compagnies de houillères des Etats-Unis, si elles consentiraient à fournir la provision de houille de l'Intercolonial pour l'année? Si on n'eût pas signalé le fait à l'attention publique, le ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux aurait été forcé—bien à contre-cœur, je le sais—d'avouer au Parlement que l'administration de l'Intercolonial avait acheté du charbon aux Etats-Unis, puis de tenter de s'excuser devant cette Chambre.

Heureusement pour lui, nous avons réussi à mettre en éveil l'attention publique et à effrayer le directeur général de l'Intercolonial; aussi n'a-t-il pas osé adjuger l'entreprise, cette année, aux compagnies de houillères américaines. Et pendant que le ministère marchandait avec les compagnies de houillères américaines, il y avait dans tous les centres miniers de la Nouvelle-Ecosse des femmes et des enfants qui souffraient de la faim, dans les circonstances existant sous le Gouvernement actuel. Les conditions régnant dans chaque centre minier de la Nouvelle-Ecosse de l'est, au cours de l'hiver dernier, n'y avaient jamais existé depuis 1895, alors que, heureusement pour le Canada, le parti conservateur tomba du pouvoir. Ils nous ont ramené cet état de choses. Ces messieurs, avec leur magnifique administration de l'Intercolonial, sont si peu au courant de ce qui se passe dans le pays desservi par l'Intercolonial, ils sont si peu éclairés sur les conditions qui y règnent qu'ils ont précisément fait ce que nulle autre compagnie de chemin de fer n'aurait osé faire: ils sont allés demander aux compagnies des Etats-Unis la provision de charbon de l'Intercolonial pour cette année.

Quoi encore? Après avoir reçu ces offres, malgré les mauvaises conditions dans lesquelles se trouvait l'industrie du charbon en Nouvelle-Ecosse, le directeur général insista pour ne pas payer aux gérants des houillères les prix de l'an dernier, et il les força ainsi à accepter des prix inférieurs à ceux qui avaient été payés l'an dernier et l'année précédente. Voilà ce que font ces messieurs pour exploiter l'Intercolonial. Sans doute, avec son traitement énorme, le directeur général économisa assez, en appliquant les methodes d'oppression qu'il adopte envers l'industrie houillère de la Nouvelle-Ecosse, pour payer son gros traitement pendant deux ans. Mais le jeu en vaut-il la chandelle? Non seulement c'est ainsi qu'on procède, mais avec l'augmentation du tarif qui a

été maintenue pour ces produits, ils empêchent absolument l'exportation du charbon des Province maritimes vers les régions centrales du Canada. L'honorable député de Westmoreland en proposant cette résolution a seulement exprimé l'opinion de tous ceux qui vivent le long de cette voie du chemin de fer.

On s'est empressé de troubler les conditions satisfaisantes dans lesquelles se trouvaient les employés que nous avons dans chaque division de l'Intercolonial, grâce aux systèmes fraternels qui existent dans tous les autres chemins de fer du pays. Comme résultat des nouvelles méthodes introduites, on a complètement arrêté le principe de la promotion des hommes nés et élevés sur la ligne de l'Intercolonial. Chaque fois qu'une nouvelle position était créée et dont le titulaire devait avoir quelque responsabilité, personne qu'un homme venant d'un autre chemin de fer du Canada ou des Etats-Unis était choisi pour la remplir. Nous pouvons prétendre, et le premier ministre ne voudra pas contredire cette affirmation, que les employés de l'Intercolonial, quel que soit le parti qui les ait nommés depuis les derniers vingt-cinq ou trente ans, sont égaux en intelligence et en capacité à tous les autres employés du Canada ou des Etats-Unis. Mais quelles que soient la capacité et l'habilité d'un homme, il ne doit pas s'attendre à être promu. Le principe semble être reconnu sous le Gouvernement actuel qu'un de nos employés ne peut remplir aucun emploi qui comporte quelque responsabilité.

La cruauté dont on a fait preuve en quelques occasions est frappante. J'ai sous les yeux une lettre d'un pauvre vieil employé qui a travaillé pendant douze ans au chemin de fer. Un jour, il a reçu une lettre, sans aucun avis—pas d'accusations d'ingérence politique ou de quoi que ce soit—disant, le 23 mars:

> Veuillez préparer la formule 86 pour telle chose, renvoyant cet homme du service. Veuillez faire en sorte que cet homme soit renvoyé le 31 mars au soir.

Une semaine d'avis pour cet homme qui est constructeur de wagons dans la vile de Stellarton, sur la ligne du chemin de fer; pas de plaintes contre lui à propos de la politique; c'était un bon vieil employé faisant son travail. Mais quelques-uns de ces messieurs de Moncton pensèrent tout d'un coup que c'était un homme âgé. Il était sur la ligne depuis janvier 1905. Son nom est William Friel, il a été employé pendant à peu près six ans. S'il avait pu rester jusqu'à l'année prochaine, il aurait eu le droit à la rente payée par la loi du Fonds de prévoyance. Chaque jour depuis qu'il était employé et que la loi était en vigueur il avait versé 2 cents et demi au fonds de prévoyance. Il a été mis dehors presque au milieu de l'hiver, après un avis d'une semaine; on ne lui a pas donné d'argent, pas même celui qu'il avait versé. On lui a dit de partir et de trouver ce qu'il pourrait; on ne lui a pas fait de reproche, sauf qu'il était vieux. Je crois pouvoir dire que si le ministre était ici—et en parlant ainsi je ne veux pas blâmer le ministre suppléant—il aurait réglé ce cas. M. Cochrane sait très bien que le long de l'Intercolonial il y a un grand nombre d'hommes qui sont devenus vieux et qui pourraient être renvoyés pour faire de la place aux jeunes, mais qui n'ont pas accompli le temps voulu. J'ai compris qu'on s'attendait, le long de l'Intercolonial, à ce qu'on présente cet hiver une loi pour régler ces cas et que les hommes recevraient l'argent qu'ils avaient payé ou qu'ils participeraient au fonds comme ils en avaient le droit.

Ce dont je me plains, c'est que les hommes qui dirigent l'Intercolonial sont si peu au courant des conditions dans lesquelles nous vivons, que, sans avoir reçu de plainte contre un homme, ils le renvoient avec une semaine d'avis, sans s'occuper de la prétention qu'il a, sinon en droit, du moins en équité, sur le fonds de prévoyance auquel il a contribué tous les jours depuis qu'il est employé de la ligne.

Il y a encore eu des arrangements dans les centres de chemin de fer pour avantager les amis politiques qui exercent une pression. Des hommes demeurant dans différents centres de la ligne, qui y avaient leur maison, qui s'étaient faits aux conditions ont été envoyés dans d'autres localités et forcés de quitter leur maison la nuit sans aucun motif. Si, à la tête de l'Intercolonial, s'était trouvé un homme formé sur la ligne, ces conditions auraient été reconnues. Il n'est pas étonnant que le "Truro Citizen" dise au premier ministre quelle est la vraie situation de ses amis sur l'Intercolonial, parce que c'est la faillite absolue de la direction de comprendre les conditions qui existent, qui pousse les hommes à faire ces accusations publiques par le "Truro Citizen" que l'on dit être l'agence du whip conservateur de cette Chambre—que ce soit son organe ou non, on dit qu'il en est le propriétaire, mais que probablement il ne peut pas avoir la maîtrise sur le rédacteur—j'ai trouvé dans ce journal une véritable mine d'or de critique. Il contient un article sar-

castique disant que sous cette direction de chemin de fer on envoie un grand nombre d'hommes pour parcourir la ligne afin d'instruire les vieux employés. Un de ces fonctionnaires spéciaux a expédié de Moncton, il y a une semaine, un wagon chargé de dynamite, attaché au train de voyageurs. On n'avait jamais rien vu de pareil auparavant sur l'Intercolonial. La dynamite avait toujours été transportée dans des conditions spéciales, et l'équipe du train a protesté contre le fait que ce wagon de dynamite était attaché au train où se trouvaient vingt-deux voyageurs.

M. EMMERSON: C'était la sûreté, après tout.

M. MACDONALD: Vous pouvez avoir un grand nombre de théories sur la sûreté avant tout et faire venir des gens bien payés des Etats-Unis pour exploiter la ligne de l'Etat, mais la première chose que le directeur général devrait faire, c'est de se rendre compte de ce que veut le peuple pour qui il va exploiter la ligne, c'est-à-dire s'il veut l'exploiter en se conformant aux idées du public. C'est le devoir du Gouvernement de réfléchir quelque peu sur cette question de l'emploi sans discernement de citoyens américains sur l'Intercolonial. Personne ne devrait être proscrit par le fait de sa naissance. Quand il s'agit de compagnie, c'est déjà assez curieux; mais quand notre Gouvernement emploie des étrangers pour faire le travail de l'Etat, c'est une chose inouïe que vous ne verriez nulle part ailleurs.

Mais, dit mon honorable ami le ministre suppléant des Chemins de fer, ces hommes sont au Canada depuis longtemps, cela répond à l'argument que nous ne devrions pas les employer. Ils ont été au Canada si longtemps qu'ils ne veulent pas abandonner leur droit de citoyens américains. Certes, il y a eu des lois qui font disparaître des difficultés relativement aux étrangers. Mon honorable ami le député de Brandon (M. Aikins) pourra peut-être citer le droit commun à propos de l'emploi des étrangers par la couronne.

M. AIKINS: Je demanderai à l'honorable député si les Etats-Unis n'emploient pas des centaines de mille de Canadiens dans les services de leur pays?

MACDONALD: Mon honorable ami parlait avec le premier ministre du Nord-Canadien et il n'a pas compris ce que je disais. Quand il écoutera, je suis sûr qu'il sera de mon avis. Je ne blâme pas une compagnie d'employer un homme sans s'occuper d'où elle le fait venir, mais je trouve à redire que le Gouvernement prenne de l'argent dans le trésor pour employer des étrangers à faire des travaux de l'Etat quand il peut se procurer des Canadiens.

M. LEMIEUX: Et quand il y a des milliers de citoyens sans emploi dans le pays.

M. MACDONALD: Je crois que cet argument devrait convaincre mon honorable ami le ministre suppléant des Chemins de fer, parce qu'il a eu des idées bien arrêtées à ce sujet. Je me souviens de son attitude vigoureuse d'il y a trois ans quand il disait que l'identité du Canada serait mise en danger si on employait ces hommes. Ce qu'il y a de certain, c'est qu'un département passera bientôt aux mains d'étrangers—comme ils diraient —si le système actuel est continué. L'Intercolonial sera bientôt entièrement sous le contrôle des Américains, qui désirent non seulement le diriger, mais traverser la ligne pour acheter aux Etats-Unis le charbon nécessaire à son exploitation.

M. EMMERSON: Un accessoire.

M. MACDONALD: Il est assurément temps que tout cela prenne fin. Je suis surpris que le premier ministre le permette, mais je ne crois pas qu'il sache ce qui se passe. Maintenant que son attention a été attirée, je suis sûr qu'il va l'arrêter.

M. CARVELL: En êtes-vous bien certain?

M. MACDONALD: Je commence à perdre confiance dans l'honorable premier ministre. Il est animé de bonnes intentions, mais jusqu'à présent il ne les a guère mises à exécution.

M. CARVELL: Il fréquente les mauvaises compagnies.

M. MACDONALD: Je crois que le premier ministre a déjà voté en faveur d'une résolution déclarant qu'il était à propos, dans l'intérêt de l'Intercolonial, de faire l'acquisition des lignes tributaires. Je suis certain qu'il a voté en faveur de cette motion, mais depuis qu'il a été appelé aux affaires, il ne s'est pas donné beaucoup de mal pour lui donner une sanction. Il s'est trouvé en présence de plusieurs propositions qu'il aurait pu accepter facilement, sans engager le pays dans de fortes dépenses. Après avoir admis en principe qu'il était dans l'intérêt de l'Intercolonial d'avoir autant de lignes tributaires que possible, il n'a rien fait pour mettre ce louable projet à exécution.

Certains membres de la droite sont admirables. Quand ils veulent donner une excuse à leur inaction, sur une question quelconque, ils disent que le Sénat ne leur permettra pas d'agir. Je m'attendais toujours à voir le premier ministre dénoncer vigoureusement le Sénat et déclarer son intention de faire disparaître cette institution néfaste. Mais jusqu'à présent il s'est bien gardé de le faire. Il préfère conserver le Sénat pour le tenir responsable de tout ce que le Gouvernement aurait pu faire et n'a pas fait. C'est ainsi que sur cette question des embranchements de l'Intercolonial, il prétend que si rien n'a été fait la faute en est au Sénat. Personne ne comprend mieux que mon très honorable ami la futilité de cette excuse. Quand le Sénat demandait que le Gouvernement soumît au Parlement toutes ses propositions pour être ratifiées il ne demandait rien d'excessif, rien de blâmable. Il sait parfaitement que demain il pourrait déposer dans cette Chambre un bill pour ratifier tout arrangement qu'il aurait pu faire pour acquérir les embranchements de l'Intercolonial.

Pourquoi a-t-il fait inscrire à l'ordre du jour une résolution à l'effet de donner des sommes considérables au Nord-Canadien en laissant entendre que l'Etat en deviendra propriétaire, plus tard? Il n'a jamais demandé au Sénat la permission de présenter cette résolution. C'est de sa propre initiative qu'il a pris cette décision et qu'il la soumet au Parlement. Si le bill est voté, il aura parfaitement le droit de donner effet à l'arrangement conclu, en dépit de tout ce que le Sénat pourra faire.

S'il n'a pas fait l'acquisition des lignes tributaires de l'Intercolonial, la faute n'en est pas au Sénat; c'est uniquement parce que lui-même ne veut pas que l'Etat achète ces lignes. Si l'honorable premier ministre prend la parole sur cette question et me fait l'honneur de répondre à quelques-unes de mes remarques, je lui demande de se prononcer catégoriquement sur ce point et de dire à la Chambre si ma prétention est bien fondée ou non. Je maintiens qu'il n'y a rien dans la loi ni dans la procédure parlementaire pour l'empêcher de déposer un bill, ou plusieurs bills, à l'effet d'acquérir un nombre quelconque de lignes tributaires de l'Intercolonial.

Il faut que le pays sache que l'honorable premier ministre et son parti sont les seuls à blâmer, si ces embranchements ne sont pas achetés par l'Etat. Il y a plus encore, l'honorable premier ministre a même négligé de faire l'acquisition des lignes et des embranchements pour lesquels l'argent avait été voté avant son arrivée au pouvoir. Pendant la session de 1911, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) avait fait voter des crédits pour l'achat de deux embranchements et l'honorable premier ministre a commis une injustice, que rien ne peut faire excuser, lorsqu'il a ratifié l'achat de l'embranchement qui était dans son comté et a absolument refusé de s'occuper de l'autre. Une pareille conduite était mesquine et indigne de mon honorable ami. Je suis surpris qu'il ait permis à son ministre des Chemins de fer de prendre une pareille décision, car la partie est de la Nouvelle-Ecosse avait droit à plus d'égards. Le ministre intérimaire des Chemins de fer dit: Si quelqu'un peut me démontrer que le département retirera des bénéfices de cette opération, je suis prêt à le faire. Pourquoi parler ainsi? Ce n'est pas l'attitude que le Gouvernement prend sur les autres questions. Le ministre cherche simplement une excuse pour rayer du budget les crédits que l'honorable député de Renfrew-sud avait fait voter et pour répudier les marchés qui avaient été passés pour l'établissement d'une voie ferrée dans Guysborough. Cette question relève directement de l'administration de l'Intercolonial et se trouve comprise dans la motion de blâme déposée par l'honorable député de Westmoreland.

Mon honorable ami a parlé des conditions auxquelles l'Intercolonial s'est engagé à transporter les convois du Pacifique-Canadien entre Saint-Jean et Halifax, mais je crois qu'il n'a pas tout à fait saisi la question. Si le Pacifique-Canadien paie l'Intercolonial pour transporter ses convois de Saint-Jean à Moncton ou à Halifax, c'est parce que le ministre de la Marine (M. Hazen) a réussi à empêcher le ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) de céder au Pacifique-Canadien un droit de circulation sur l'Intercolonial jusqu'à Halifax.

Le Pacifique-Canadien voulait un droit de circulation entre Saint-Jean et Halifax, pour faire d'Halifax le port permanent de ses paquebots sur l'Atlantique. Le ministre de la Marine n'a pas permis au Pacifique-Canadien d'obtenir ce droit de circulation et la compagnie a prétendu que le Gouvernement devait au moins lui accorder les conditions en question. Le Pacifique-Candien disait: Vous ne pouvez pas refuser de transporter nos convois si nous payons pour ce service. Quand à dire si le prix payé pour ce service est suffisant ou non, je n'ai pas étudié la question avec autant de soin que l'honorable député de Westmoreland. Mais je maintiens que cet arrangement a été fait entre le Gouverne-

ment et la compagnie, pour ne pas nuire à la popularité du ministre de la Marine à Saint-Jean. L'honorable premier ministre qui refuse au Pacifique-Canadien un droit de circulation entre Saint-Jean et Halifax, concède ce même droit de circulation au Nord-Canadien, entre Montréal et Sydney, et charge la commission des chemins de fer de fixer le prix de ce service.

Il y a un autre côté de l'administration de l'Intercolonial qui doit être aussi compris dans la motion de l'honorable député de Westmoreland.

Ce qui distingue surtout l'administration actuelle de ce réseau, c'est que les administrateurs ne tiennent aucun compte des intérêts du public. C'est toujours l'ancienne doctrine conservatrice, proclamée un jour dans cette Chambre; nous avons entendu un député conservateur déclarer que ceux qui appartenaient à ce grand parti tenaient du ciel le droit de gouverner, ce qui implique celui de faire à sa guise, sans s'occuper du public. Quand les partisans de cette doctrine entreprennent d'administrer l'Intercolonial, ils l'administrent comme ils l'entendent, sans se préoccuper le moins du monde des besoins de la population que cette ligne est appelée à desservir. Comme preuve que je ne suis pas seul de cet avis, je citerai encore un extrait du "Truro Citizen" du 18 avril qui contient des commentaires très appropriés sur cette question et que la Chambre aimera sans doute à entendre:

Ceux qui administrent actuellement l'Intercolonial peuvent être des hommes très brillants, mais s'ils continuent à préparer des horaires absolument incompatibles avec les besoins du public, leur réputation devra nécessairement en souffrir. Ce n'est plus le moment de dire que l'Intercolonial a été construit pour la population des Provinces maritimes. Nous n'avons aucun doute que c'est pour cette population que le chemin a été construit, mais il n'en est plus ainsi aujourd'hui.

Il faut que tout cela change. Ces administrateurs qui sont peut-être très capables en matière de chemins de fer, devront descendre du perchoir où ils sont juchés, pour voir ce qui se passe parmi le peuple, car autrement, le peuple pourrait bien démolir le perchoir. Nous avons dans ce pays de vieilles dames, portant des coiffes à l'ancienne mode et tricotant des bas inusables, qui connaissent mieux la géographie du pays que quelques-uns des nouveaux administrateurs de l'Intercolonial.

Cet écrivain dit exactement ce que je cherchais à expliquer: ces administrateurs ignorent absolument tout des Provinces maritimes et ne cherchent pas même à se renseigner.

Des provocations moins fortes que celles que nous offre l'administration actuelle de l'Intercolonial ont porté des hommes à la boisson et chassé des chiens des maisons.

[M. Macdonald.]

Ce journaliste devient sarcastique.

Ce qu'il y a de plus difficile à comprendre, c'est le dépit qui les anime contre le très honorable R. L. Borden et ses partisans dans la Chambre des communes. Ils leur préparent certainement des ennuis. Si ces fonctionnaires donnaient autant de tablature là d'où on les a fait venir, qu'ils en donnent au Gouvernement, il n'est pas étonnant qu'on les ait exportés, sans même imposer un droit d'exportation. Il est temps que tout cela change.

M. LAW: Quel est ce journal?

M. MACDONALD: C'est le "Truro Citizen", un journal publié à Truro et qui passe pour être la propriété du "whip" conservateur de cette Chambre. C'est lui qui l'a fondé. Malgré cela, il arrive quelque fois à ce journal de dire ce qu'il pense.

Je pourrais discuter plusieurs autres questions se rattachant plus ou moins directement à l'administration de l'Intercolonial, mais parlant au point de vue des Provinces maritimes, habitant cette partie du pays, étant intimement mêlé à cette population, connaissant les employés de la ligne, étant au courant des conditions, je n'hésite pas à déclarer qu'il n'est pas à ma connaissance que ce réseau ait été administré avec un si souverain mépris de l'intrêt du pays, de l'intérêt des particuliers et de l'intérêt des employés. Sans la moindre hésitation et avec le plus grand plaisir, j'appuierai la motion de l'honorable député de Westmoreland.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Nous avons passé deux ou trois heures à écouter avec un plaisir sensible diverses dissertations sur des termes différents, le Sénat, le charbon, les bureaux d'administration et le reste. Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) ferait mieux de se renseigner auprès de l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Graham). Il semble croire, en effet, que c'est un bureau qui a géré l'Intercolonial sous l'administration de cet honorable député. J'ai entendu l'honorable député de Renfrew-sud contredire en cette Chambre l'assertion que ce chemin de fer était administré par une commission, et appeler nettement l'attention sur le point—qu'il avait établi—que cette voie ferrée, sous son règne, n'était pas administrée par une commission, mais bien par un bureau d'administration. Cependant l'honorable député de Pictou, n'ayant pas étudié très attentivement cette question, a fait erreur sous ce rapport.

J'ai grand plaisir à lui signaler ce en quoi il se trompe et, à seule fin de compléter plus en détail cette leçon, je conseillerais à l'honorable député de s'adresser à l'honorable

représentant de Renfrew-sud qui a expliqué cette question dans toutes ses parties, en cette Chambre, à différentes reprises.

Mon honorable ami de Pictou a allégué que l'Intercolonial, sous l'administration de mon honorable ami le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Cochrane), a été le jouet unique des considérations de parti et que, dans son administration, on n'a tenu aucun compte des principes observés généralement dans le monde des affaires. Voilà ce que je nie dans les termes les plus énergiques, et je dis que les observations que j'ai reçues—et cela est arrivé de temps à autre—au sujet de l'administration de l'Intercolonial, portaient que le réseau était administré d'après les principes d'affaires bien entendus et non pas d'après les données qui avaient présidé à son exploitation, au cours des années écoulées. J'irai jusqu'à dire que s'il a existé du mécontentement, dans le cas de l'Intercolonial, ce malaise a été le résultat de ce que le ministre des Chemins de fer et des Canaux était prêt à prêter une attention qu'on a tenue pour trop méticuleuse à des considérations purement d'affaires, dans l'exploitation de cette voie ferrée. A mon avis, le membre de cette Chambre qui connaît quelque chose de l'administration de l'Intercolonial, au cours des deux ou trois dernières années, n'osera pas nier l'exactitude de ce que j'ai affirmé sous ce rapport.

On a beaucoup parlé des tarifs de transport des marchandises par l'Intercolonial, mais l'honorable député de Westmoreland ne semble pas se rappeler parfaitement ce qui s'est produit sous son administration.

Il a affirmé qu'il faut un décret du conseil pour augmenter le tarif du transport des marchandises sur l'Intercolonial; pourtant, s'il s'était rappelé les faits clairement et distinctement, il aurait su—ainsi qu'on m'en informe—qu'un décret du conseil a été adopté fixant le maximum des taux de transport par l'Intercolonial à l'échelle en vigueur sur le chemin de fer du comté de Drummond, et que, sous l'administration des honorables membres de la gauche, les tarifs de transport de l'Intercolonial ont été augmentés, parce que l'augmentation ne les portait pas à ce maximum. On m'informe également que les dernières augmentations du tarif de transport des marchandises, par l'Intercolonial, n'ont jamais, en aucune circonstance, atteint ce maximum, et qu'en conséquence il n'a jamais été nécessaire d'adopter de décret en conseil et que, du reste, nul décret semblable n'a été arrêté. Mon honorable ami (M. Emmerson) ne sembla pas avoir été très bien renseigné sur ce point. Quant à l'augmentation des tarifs de transport, l'excuse invoquée par le ministre des Chemins de fer, en cette Chambre, l'année dernière, et par le ministre intérimaire, cette année, était que certaines dépenses, représentant en tout environ $800,000 par année, ont nécessité une augmentation dans le coût de l'exploitation de l'Intercolonial, et qu'au nombre de ces dépenses se trouvaient une augmentation bien opportune des salaires des employés de l'Intercolonial et une augmentation considérable du prix du charbon, augmentations qui, réunies, s'élevaient à environ $600,000. Le ministre des Chemins de fer, se conformant aux tarifs maximum établis, non par nous, mais par nos prédécesseurs, a sanctionné certaines augmentations de tarifs de transport. Ces dernières apparemment n'avaient pas été suffisamment étudiées quant à certains articles; des plaintes se firent entendre et je dois dire, qu'à mon avis, ces plaintes avaient parfaitement leur raison d'être, dans certains cas. M. Hayes, qui avait été nommé gérant du trafic des marchandises de l'Intercolonial, reçut immédiatement du ministre, avec qui j'eus une conférence à ce propos, l'ordre de s'enquérir de ces prétendus griefs, dans chaque cas, et, autant qu'on m'en informe, on s'est enquis de tous les griefs signalés à l'administration de l'Intercolonial ou à l'attention du ministre et on y a remédié, sinon en tout, du moins dans une large mesure. Je ne crois pas qu'on se plaigne très sérieusement, aujourd'hui, à la Nouvelle-Ecosse, au sujet de ces augmentations de prix de transport qui ont procuré à mon honorable ami de Westmoreland l'occasion de discuter aussi longuement cette question.

A son exemple, mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) s'est appesanti sur l'iniquité de l'administration de l'Intercolonial parce que certaines personnes nées au sud de la ligne frontière, aux Etats-Unis, mais qui résident au Canada depuis un grand nombre d'années, sont aujourd'hui au service de l'Intercolonial. A entendre ces honorables députés, on serait porté à croire que tous ou presque tous les employés de l'Intercolonial sont des citoyens des Etats-Unis. Personnellement, je ne connais rien de la chose, mais je me suis enquis depuis que ce débat est engagé, et l'on m'informe qu'aujourd'hui tous les contremaîtres à l'emploi de l'Intercolonial sont des citoyens canadiens et qu'ils ont tous, à l'exception de M. Richardson, perfectionné leurs connaissances au service de l'Intercolonial. Cela ne concorde pas beaucoup

avec la peinture tracée par l'honorable représentant de Pictou et l'honorable député de Westmoreland.

Je tombe parfaitement d'accord avec ces honorables députés sur le principe qu'il convient de faire passer d'une classe à une autre plus importante ceux qui ont été au service de l'Intercolonial, et cela, de temps à autre et en tant que l'expérience de ces personnes le permet. Je ne demanderais pas d'autre système sur l'Intercolonial ou sur tout autre chemin de fer du pays, et je crois qu'on appliquera—ce qu'on fait déjà—ce principe, dans le cas de l'Intercolonial. Mais il est nécessaire de temps à autre de retenir les services de quelqu'un qui possède une expérience particulière et spéciale dans une division particulière de l'administration d'un chemin de fer; je crois que c'est seulement dans des cas semblables qu'on a retenu les services de certains employés—j'ignore leur nombre—soit du Pacifique-Canadien soit du Grand-Tronc.

L'honorable député de Westmoreland a pris sur lui de dire qu'il y a eu non seulement ce manque de discernement à l'endroit des étrangers, ainsi qu'il les appelle, mais qu'en outre le sous-directeur est le beau-frère du directeur général. Je me demande si, alors même que cela serait vrai, le fait rendrait nécessaire que la Chambre y consacrât plus d'une heure et demie de son temps; mais, en vérité, on m'informe—et j'ai télégraphié pour m'enquérir du fait—qu'il n'y a pas un seul mot de vérité dans l'allégation. L'accusation de népotisme, vu qu'elle semble basée entièrement sur l'exemple trompeur que l'honorable député a donné, tombe complètement d'elle-même.

J'ose dire qu'on a éprouvé du mécontentement à l'endroit de l'administration de l'Intercolonial par le Gouvernement actuel et par mon prédécesseur au ministère; mais je demanderais à l'honorable député de Pictou de se rappeler que ce mécontentement ne s'est pas élevé seulement à l'occasion des fonctionnaires nommés par le Gouvernement actuel. Si je ne fais pas complètement erreur, l'honorable député de Pictou a lui-même protesté à propos de certains défauts qu'il avait constatés chez un homme choisi par l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), lorsque celui-ci était ministre, pour remplir une fonction très importante sur ce chemin de fer. Je suis très heureux d'observer que l'honorable député de Pictou hoche la tête en confirmation de ce que je viens de dire.

M. MACDONALD: Je n'ai pas hoché la tête.

[M. Borden.]

M. BORDEN: C'était peut-être un mouvement involontaire de la tête qu'on pourrait, dans les circonstances, prendre pour un acquiescement.

M. MACDONALD: Non.

M. BORDEN: On a consacré beaucoup de temps à discuter l'achat du charbon. On serait tenté de supposer que les 14,000 tonnes de charbon qu'on a achetées des Etats-Unis, l'an dernier, pour l'Intercolonial, dans des circonstances très exceptionnelles, constituent le seul cas où l'on a acheté, à l'étranger, du charbon pour ce chemin de fer. Je crois que le précédent ministère en a acheté 60,000 tonnes, il y a treize ans environ.

M. MACDONALD: Combien ?

M. BORDEN: 60,000 tonnes.

M. MACDONALD: Qui ne furent jamais livrées, n'est-ce pas?

M. REID: Mais certainement.

M. MACDONALD: On a acheté du charbon, aux Etats-Unis, seulement lorsqu'une grève s'est produite.

M. BORDEN: En premier lieu, mon honorable ami déclare qu'on n'a pas acheté de charbon, il dit ensuite que si on a acheté du charbon, ce fut lors d'une grève. Je crois qu'il confond deux cas, l'un où l'honorable député de Westmoreland désirait grandement qu'on achetât de grandes quantités de charbon aux Etats-Unis, et l'autre où l'on a véritablement acheté de grandes quantités de charbon des Etats-Unis.

M. EMMERSON: Pas de mon temps, autant que je me rappelle.

M. BORDEN: C'est possible, mais je vais donner lecture de certains documents qui convaincront mon honorable ami qu'il tenait beaucoup à ce qu'on achetât ce charbon. En 1901, je crois, le gouvernement libéral achetait 60,000 tonnes de charbon américain. Au dire de l'honorable député de Pictou, on acheta ce charbon parce qu'une grève avait éclaté à l'une des mines.

M. MACDONALD: A plus d'une.

M. BORDEN: A combien?

M. MACDONALD: Il y avait grève générale, si je me rappelle bien.

M. BORDEN: A cette époque-là, les houilleurs de la Nouvelle-Ecosse n'avaient pas, je crois, déclaré de grève générale.

M. MACDONALD: En divers comtés.

M. BORDEN: Je puis me tromper, mais il me semble que la situation n'était pas telle que l'honorable député l'a représentée;

je crois plutôt que certaine compagnie—je pourrais peut-être dire plusieurs, mais je ne suis pas bien au courant des faits—s'étant trouvée incapable de livrer le charbon qu'elle avait entrepris de fournir au Gouvernement, celui-ci en acheta 60,000 tonnes aux Etats-Unis. Usant du raisonnement que l'on a invoqué cet après-midi et dont mon honorable ami de Pictou s'est prévalu avec joie, ne pourrait-on pas demander pour quelle raison le Gouvernement ne s'est pas procuré ce charbon aux mines où il n'y avait pas de grève? C'est sans doute parce que le charbon de ces mines était déjà vendu. Si mon honorable ami avait mis à l'étude de ce sujet tout le soin qu'il n'y a évidemment pas apporté, il en serait peut-être venu à la conclusion que ce sont des circonstances absolument semblables qui ont amené l'achat des 14,000 tonnes de charbon dont il a parlé, achat qui lui a presque arraché les larmes des yeux.

M MACDONALD: Le directeur général n'a jamais demandé à quinze des dix-neuf compagnies si elles pourraient livrer le charbon.

M. BORDEN: Je ne crois pas qu'il l'ait fait davantage dans l'autre cas. L'honorable député prétend-il. . .

M. MACDONALD: Mieux vaudrait déposer les documents qui portent là-dessus.

M. BORDEN: Si mon honorable ami considère qu'il aurait dû se rendre compte des faits avant de venir prétendre. . .

M. MACDONALD: J'ai toutes les pièces qui se rapportent au cas que je signale. Ce que j'ai avancé, je l'ai prouvé, et nul ne peut le contredire.

M. BORDEN: Mon honorable ami était parfaitement au fait des raisons qui motivaient l'autre achat; il avait donc lieu de supposer que des raisons absolument semblables avaient motivé l'achat d'une moindre quantité de charbon au cours de l'année dernière.

M. MACDONALD: Je sais quelles étaient les circonstances dans l'autre cas, mais non dans celui-ci.

M. BORDEN: Je dirai un mot à mon honorable ami des circonstances auxquelles il a fait allusion et qu'il ne connaît peut-être pas.

M. MACDONALD: Dans ce cas, les documents auraient dû être déposés.

M. BORDEN: La Dominion Coal Company avait entrepris la fourniture de 100,000 tonnes de charbon provenant des houillères de Springhill. A la fin de septembre, il lui aurait fallu, d'après la moyenne mensuelle, avoir livré 50,000 tonnes; elle n'en avait livré que 41,335, de sorte qu'il manquait près de 9,000 tonnes. La Maritime Coal, Railway & Power Company avait entrepris de fournir 120,000 tonnes. A la fin de septembre, la quantité livrée aurait dû être de 55,600 tonnes; elle n'en avait livré que 49,850. La Minudie Coal Company avait entrepris de fournir 130,000 tonnes de charbon; elle devait en avoir livré 65,000 tonnes; elle n'en avait effectivement livré que 17,333. L'Acadia Coal Company avait entrepris de fournir 100,000 tonnes, dont 50,000 auraient dû être livrées à la fin de septembre; à cette époque-là, elle en avait livré 57,680 tonnes. L'International Coal Mining Company avait entrepris de fournir 65,000 tonnes; à la fin de septembre, elle devait en avoir livré 37,500 tonnes, mais elle n'en avait livré que 14,240.

Il convient de faire observer que l'entreprise adjugée à la Minudie Coal Company comprenait 60,000 tonnes de la houille toute venante. La compagnie pensait que l'offre de ce charbon n'avait pas été acceptée, mais le représentant de l'Intercolonial, M. Lavoie, déclare que ce charbon se trouvait compris dans l'entreprise.

Or, comme il était trop tard pour acheter dans la Nouvelle-Ecosse du charbon devant être livré par eau, on en commanda 13,393 tonnes à la George Hall Company au prix de $3 la tonne nette, chargé en gare de Massena-Springs; ou au prix de $4.10½ la tonne nette (y compris 53 cents de droit et 57½ de transport), livré à la bifurcation de Sainte-Rosalie. Dans les circonstances, je me demande comment l'Intercolonial aurait pu faire autrement. Il pouvait se procurer 17,334 tonnes de charbon à la Nova Scotia Steel & Coal Company au prix de $3.95 la tonne brute, chargé à la jetée Princess, près de Pointe-Lévis, et en acheter 15,000 tonnes à la Canadian Import Company, agent de la Nova Scotia Steel & Coal Company, au prix de $4.20 la tonne brute, mis sur gare au quai de déchargement de la compagnie à Montréal; mais il lui fallait aussi en acheter 14,000 aux Etats-Unis, et c'est ce qu'il fit pour la seule raison que j'ai indiquée. Je considère donc que les précédents établis depuis dix ou douze ans autorisaient pleinement l'achat de ce charbon au cours de l'année dernière.

Je le répète, en 1900 ou 1901, nos prédécesseurs achetaient 60,000 tonnes de charbon aux Etats-Unis, non pas, ainsi qu'on me l'a

affirmé, parce qu'il existait une grève, mais parce que l'on prévoyait qu'il s'en déclarerait une dans les charbonnages de la Nouvelle-Ecosse. On importa cette quantité de charbon des Etats-Unis pour n'être pas exposé à en manquer. Ce charbon revenait à $4.85 la tonne brute. A cette époque-là, le chemin de fer n'acquittait pas de droit de douane; mais nous avons ajouté le droit au prix du charbon pour les objets de la comparaison.

En 1901, le représentant de Westmoreland tenait beaucoup, me dit-on, à acheter de grandes quantités de charbon aux Etats-Unis. Pour lui rafraîchir la mémoire, je donnerai lecture d'une couple de dépêches qui me sont fournies par le ministère des Chemins de fer et qui semblent indiquer que ce que j'avance ici est assez exact.

M. MACDONALD: Il y eut une grève importante cette année-là, et la Dominion Coal Company, dont les houillères sont les plus considérables de la province, n'extrayait pas de charbon du tout.

M. BORDEN: Mon honorable ami hoche la tête comme s'il venait de remporter une grande victoire; je lui rappellerai cependant que M. Butler avait réussi à prendre des dispositions en vue d'obtenir du charbon ailleurs. L'une des dépêches en question est ainsi conçue:

Cleveland (Ohio), 13 novembre 1907.
M. J. Butler,
Sous-ministre des Chemins de fer,
Ottawa (Ont.).

Si charbon pas commandé, puis obtenir ici à bonnes conditions tout venant Pittsburg qui répondrait bien à nos besoins. Pourriez-vous donner tarif de transit par tonne brute depuis Cheswick, par chemin de fer de Bessemer au lac Erié, via International Bridge et Grand-Tronc, jusqu'à Sainte-Rosalie? Télégraphiez tôt demain, ici, Hollanden House

H. R. Emmerson.

En voici une autre qui fut expédiée par M. Butler:

Ottawa (Ont.), 14 novembre 1907.
H. R. Emmerson,
Hollanden House,
Cleveland (Ohio).

Prière faire connaître plus bas prix franco gare. Déterminerons droit et transport, et en ferons le calcul pour 50,000 tonnes.

M. J. Butler.

L'honorable député de Westmoreland expédiait ensuite celle-ci:

Cleveland (Ohio), 14 novembre 1907.
M. J. Butler,
Sous-ministre des Chemins de fer,
Ottawa (Ont.).

Puis obtenir 50,000 tonnes, mises sur gare, à Cheswick, Pennsylvannie, au taux de un dollar trente-huit, pour deux mille livres. Livraison commençant le 1er décembre et se terminant **le 1er mars. Si vous désirez mon intervention,**

[M. Borden.]

télégraphiez-moi demain, hôtel Manhattan, New-York. Charbon le meilleur, dit-on, pour vos beso'ns. Pourrais obtenir qualité inférieure. Mesures spéciales seraient nécessaires relativement au renvoi des wagons à International Bridge, pour prévenir retard par Grand-Tronc.

H. R. Emmerson.

M. EMMERSON: Je ne dirigeais pas le ministère des Chemins de fer à ce moment-là; je m'occupais simplement de recueillir des renseignements pour M. Butler. Le premier ministre a fait allusion à l'époque où j'étais ministre, et j'ai déclaré qu'il ne s'est pas fait d'achat de charbon américain à ce temps-là. Ces dépêches furent expédiées alors que mon honorable collègue de Renfrew-sud était ministre des Chemins de fer. On sait que si j'eusse été ministre, mes profondes convictions libre-échangistes eussent pleinement justifié cette manière d'agir.

M. BORDEN: Qu'on me permette de donner lecture de cette autre dépêche de M. Butler:

Ottawa (Ont.), 15 novembre 1907.
Hon. H. R. Emmerson,
Hôtel Manhattan,
New-York, E.-U.

Ai commandé à compagnie Moreland vingt mille tonnes à prix moindre, et compte obtenir le reste nécessaire dans la Nouvelle-Ecosse.

M. J. Butler.

M. EMMERSON: Je le répète, je recueillais simplement des renseignements pour M. Butler.

M. BORDEN: Naturellement, en tant que ministre, mon honorable ami pensait qu'il fallait acheter ce charbon à l'étranger; mais en tant que simple particulier, il considère qu'il faudrait l'acheter au Nouveau-Brunswick.

Pour revenir un moment aux tarifs dont je parlais tout à l'heure, j'apprends des fonctionnaires du département des Chemins de fer et des Canaux que malgré l'augmentation légère des tarifs sur l'Intercolonial, ces derniers sont aujourd'hui moins élevés que les tarifs correspondants du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc-Pacifique, du Nord-Canadien et du Temiskaming et Nord-Ontario. Naturellement, je ne sais rien par moi-même de tout cela, et je ne serais pas non plus capable de comparer les tarifs, mais ce sont là des renseignements qui viennent des fonctionnaires du département.

L'honorable député de Westmoreland a tenté de prouver beaucoup contre le Gouvernement au sujet d'une entente intervenue entre MM. Gutelius et Boswell, du Pacifique-Canadien, et mon honorable ami est d'avis que les tarifs sont beaucoup trop bas. Mon honorable ami sait-il que sous sa

propre administration l'Intercolonial ne recevait que 95 cents par tonne, pour le blé transporté des localités d'Ontario à Halifax, sur les 837 milles du parcours par l'Intercolonial? L'honorable député verra que si la distance entre Saint-Jean et Halifax est un peu moins que le tiers de la distance entre Halifax et Montréal, le tarif correspondant par rapport à la distance de Halifax à Montréal serait de $1.85 la tonne. La comparaison n'est peut-être pas aussi forte au sujet de la farine. La farine venant de Toronto est transportée jusqu'à Halifax par l'Intercolonial, et la part de voiturage de ce chemin de fer, pour les 837 milles de transport entre Montréal et Halifax, est de $1.49. En vertu de l'entente intervenue entre le Pacifique-Canadien et l'Intercolonial, le tarif correspandant serait de $1.80 et $1.85. Je ne prétends pas être assez renseigné pour affirmer que ce tarif est ou non raisonnable, mais, avec toute la déférence que je dois à l'honorable député de Westmoreland, je doute fort qu'il possède les connaissances expertes qui lui permettraient de faire les comparaisons nécessaires, bien qu'il ait été ministre des Chemins de fer pendant quelque temps, et de tenir un juste compte de tout ce qui peut tendre à décider si le tarif actuel est rémunérateur. Les fonctionnaires de l'Intercolonial, qui ont charge de ce service, disent que le tarif est rémunérateur et juste dans les circonstances. Faute de mieux que ce qu'on a dit ce soir ici, je suis forcé d'accepter leur conclusion, et le ministre des Chemins de fer l'est aussi. De plus, j'ai déjà soumis à la Chambre une comparaison de ces tarifs avec ceux imposés sur le grain transporté en 1903 et 1904 de Parry-Sound à Halifax.

J'indiquais en détail à cette époque ce que je ne toucherai qu'en passant à l'heure actuelle, c'est-à-dire que le tarif compris dans la convention intervenue entre MM. Gutelius et Boswell est beaucoup plus élevé que le tarif dont l'administration précédente disait qu'il était rémunérateur et juste à cette époque—deux ou trois fois plus élevé, si je me rappelle bien. La déclaration est déjà dans le hansard, et je ne prendrai pas le temps de la Chambre en le donnant de nouveau.

M. EMMERSON: Je ne pose pas à l'expert en fait de tarifs de transport, mais je signalais d'après des rapports du département des Chemins de fer et des Canaux qu'il en coûtait plus à l'Intercolonial pour le transport entre Saint-Jean et Halifax que cela ne lui rapportait. Je ne supputais ni ne supposais; je basais mes prétentions sur les chiffres donnés par le département lui-même.

M. BORDEN: Mon honorable ami n'a pas tenu compte de quelques-unes des conditions contenues dans l'entente; l'entreprise des écritures, des enregistrements, des feuilles de route, de la comptabilité par le Pacifique-Canadien, et, en tant que je le comprends, l'acceptation par le Pacifique-Canadien de certaines responsabilités pour pertes et dommages, et de certaines taxes pour droit de garage. Il est nécessairement un grand nombre de questions de ce genre dont il faut tenir compte. Il faut aussi tenir compte, comme je le comprends, du taux auquel on pourra entreprendre des transports nouveaux et supplémentaires avec profit lorsque le chemin de fer sera en pleine exploitation.

J'apprends de l'expert en trafic de l'Intercolonial qu'en prenant toutes ces choses à l'étude, le taux établi dans la convention susdite est juste et raisonnable.

Mon honorable ami a tenté de jeter du discrédit sur les déclarations faites dans cette Chambre au sujet de l'excédent annoncé dans l'exploitation de l'Intercolonial l'an dernier. Je crois savoir qu'on a mis de côté, pour frais d'outillage, $300,000, ou $25,000 par mois, et qu'on a mis de côté une autre somme de $300,000 à la fin de l'année dans le même but, soit un total de $600,000 pris sur les revenus du réseau pour améliorer le roulant et le maintenir dans un état convenable.

Mon honorable ami a tenté de discréditer cet excédent en prenant les statistiques du département des Chemins de fer, mais préparées pour une autre année; ces chiffres étaient préparés pour l'exercice financier terminé le 30 juin, alors que les comptes de l'Intercolonial sont tenus selon l'exercice financier régulier du gouvernement, qui se termine le 31 mars. Je ne crois pas qu'une comparaison établie sur ce principe puisse être bien juste ou convenable et les statistiques données à la Chambre par le ministre suppléant des Chemins de fer sur ce point sont des statistiques fournies par des fonctionnaires du département, auxquels il a droit de se fier, et auxquels la Chambre a aussi le droit de se fier en l'absence d'une critique plus convaincante que celle que l'honorable député de Westmoreland a pu faire contre elles.

Il se plaint aussi du règlement de service appelés "Standard Rules." Je ne sais pas grand'chose sur ces règlements. Je ne sais pas en quoi ils diffèrent des règlements qui ont existé par le passé dans certaines par-

ties du réseau de l'Intercolonial, mais la commission des chemins de fer du Canada a forcé tous les chemins de fer placés sous sa juridiction d'adopter ces règlements.

L'honorable député de Westmoreland dit que ces règlements constituent un danger non seulement envers les employés de l'Intercolonial, mais envers les voyageurs de ce réseau, du moins c'est ainsi que je l'ai compris. Il me semble étonnant que des règlements acceptés par tous les grands réseaux du Canada, sauf l'Intercolonial, et approuvés par la commission des chemins de fer du Canada, puissent constituer un danger envers les employés de l'Intercolonial ou envers les personnes qui voyagent sur ses trains. Mon honorable ami de Westmoreland. . .

M. EMMERSON : Mon très honorable ami n'a pas très bien compris mon affirmation. Je me plaignais du fait qu'on établissait le changement aussi subitement, alors que d'autres réseaux ont pris de deux à trois ans pour amener graduellement ce changement, sans tenter de l'imposer aussi rapidement,—et qu'en agissant de la sorte on créait une menace et un danger pour le réseau et les voyageurs.

M. BORDEN : Mon honorable ami en sait plus que moi sur des questions de ce genre, car il a eu charge du département des Chemins de fer; mais avec toute la déférence qu'on doit à ce qu'il dit, mes renseignements m'assurent que des réseaux ont parfois adopté ces règlements dans un intervalle plus court que dans le cas de l'Intercolonial.

Certes, il n'y a aucun désir d'opprimer ces hommes ou de faire adopter trop hâtivement ces règlements. Je ne sais pas dans quelles conditions ces règlements seront appliqués, mais je suis certain que le délai établi est suffisant, et je ne puis voir aucune raison pour laquelle ceux qui ont la gestion de l'Intercolonial les mettraient en vigueur à trop bref avis. S'il y a eu quelque erreur à ce sujet, ce n'est certainement pas intentionnel; c'est plutôt une erreur d'appréciation et je doute encore grandement qu'il existe un danger de la nature de celui qui a été signalé par mon honorable ami.

Pour en revenir à la question de promotion sur l'Intercolonial, comme je l'ai déjà dit, je partage l'idée que les hommes qui y travaillent restent en service tant que leur expérience et leur compétence le permettront, et je sais que c'est bien là l'idée du ministre des Chemins de fer et des Canaux, et qu'il a l'intention de la suivre. C'est l'idée qu'il a l'intention de suivre en dehors de toute considération de parti politique. Je sais que c'est là sa pensée, et comme question de fait, c'est ce que nous avons fait sur l'Intercolonial depuis plusieurs années. Nous avons constaté que des hommems quittaient le service de l'Intercolonial pour prendre du service avec d'autres chemins de fer, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, et qu'ils prenaient des positions élevées. Je me rappelle que M. Pottinger, dont l'administration de l'Intercolonial a été commentée en des termes très élogieux et que je considère très mérités, je me rappelle que M. Pottinger, au cours de ces deux dernières années, avait dressé pour moi une liste de douze ou quinze noms d'hommes qui étaient entrés au service de l'Intercolonial sous son administration et qui ont ensuite quitté ce service sous l'un ou l'autre Gouvernement et sont parvenus à de belles positions au Canada et aux Etats-Unis. C'est ce qui arrive parfois, et je le regrette. J'aimerais à conserver ces hommes au service de l'Intercolonial et j'espère, je dirai plus, j'ai la confiance absolue que le ministre des Chemins de fer n'adoptera aucune autre politique et n'adoptera aucun autre principe dans l'administration de l'Intercolonial. C'est un principe sain que celui de donner de l'avancement suivant le mérite et l'expérience, et que les hauts emplois sur l'Intercolonial soient occupés par des hommes de grande capacité, et ceux qui sont déjà à l'emploi de l'Intercolonial devraient être promus suivant leurs mérites et leurs capacités.

Si l'on voulait s'écarter d'une politique de ce genre à l'égard de l'Intercolonial, pour ma part je m'y opposerais de toute mes forces, parce que le principe dont les honorables députés de Westmoreland et de Pictou ont parlé est un principe absolument sage et juste que j'approuve entièrement.

On a parlé des lignes tributaires, et si je ne me trompe pas, l'honorable député de Pictou m'a défié de toucher à cette question. S'ils ne m'avait pas porté ce défi, je n'en aurais pas parlé, vu que j'ai exprimé déjà en plus d'une circonstance mon avis sur ce sujet. L'honorable député de Pictou a dit que si le Gouvernement voulait acquérir une ligne tributaire de l'Intercolonial dans quelque partie du pays et à quelques conditions que ce soient, il peut le faire. Nous pouvons nous adresser au Parlement et être absolument certains, a-t-il dit, que la proposition du Gouvernement sera approuvée non seulement par les Communes mais aussi par le Sénat. Je suis très heureux que l'honorable député de Pictou

me donne cette assurance, bien qu'elle aille un peu plus loin que je le désirerais réellement, parce que j'ai peine à croire que n'importe quelle proposition que nous pourrions soumettre au Parlement pour l'acquisition d'une ligne de chemin de fer dans une partie quelconque du Canada aurait l'appui de l'une ou l'autre branche de la législature. Ce qui est arrivé l'année dernière est bien compris de tous, bien que l'honorable député de Westmoreland ait tenté d'en amoindrir la portée. J'ai déclaré pendant les élections de 1911 que je favorisais une politique générale d'acquisition de lignes tributaires de l'Intercolonial et pour l'excellente raison, à mon point de vue, que les lignes principales ont besoin de lignes secondaires qui leur apportent du trafic, et même si ces dernières ne leur donnent pas de profit dans les commencements, elles leur en donnent généralement en très peu d'années. Un chemin de fer ne peut pas exister sans trafic local, et le trafic local ne peut être guère obtenu en grande quantité qu'au moyen d'embranchements. L'année dernière, le Gouvernement a soumis à la Chambre un bill sous forme de résolution autorisant le ministre des Chemins de fer à acheter ou vendre des lignes d'embranchement, et les termes en étaient si larges que, lorsque j'ai parlé de la question avec le ministre des Chemins de fer, après que la résolution eût été discutée en comité de la Chambre, j'ai admis franchement qu'elle était trop générale et lui conférait trop de pouvoir, et j'ai moi-même rédigé une résolution moins étendue que j'ai moi-même soumise à nos honorables amis de la gauche, en leur demandant de vouloir bien prendre le temps voulu pour l'étudier. Ils l'examinèrent et dirent que non seulement ils ne voulaient pas la retarder mais qu'ils l'approuvaient entièrement. La Chambre l'adopta unanimement, et le ministre des Chemins de fer déposa un bill conforme à la résolution. L'honorable député de Westmoreland avait critiqué la première résolution, mais il ne critiqua pas la seconde.

Lorsque le bill a été déposé il a demandé que les lignes que le ministre achèterait ne dépassent pas 10 milles en longueur. Le bill autorisait 25 milles, mais nous étions prêts à le limiter à 20 milles; L'honorable député de Cap-Breton-nord et de Victoria (M. McKenzie) protesta vivement contre toute diminution. Mon honorable ami de Westmoreland ne paraissait être approuvé par personne, de sorte que le bill fut adopté tel qu'il était. Il fut envoyé au Sénat, et quelques honorables membres de la gauche ont dit, pendant ce débat, que le bill en était revenu dans une forme acceptable. Je dis que le bill que nous a renvoyé le Sénat ne signifiait absolument rien. Il disait simplement que nous pouvions faire tout ce que les honorables députés de la gauche ont dit que nous pouvions faire sans ce bill. Le bill autorisait le ministre des Chemins de fer à signer un contrat qu'il devait soumettre au Parlement pour sa ratification; mais il n'y a pas besoin de bill pour cela, ainsi que l'ont fait remarquer les honorables députés de la gauche. Ainsi, le bill tel qu'il fut modifié par le Sénat ne signifiait absolument rien, parce qu'il ne conférait aucun pouvoir additionnel à ceux que le ministre des Chemins de fer possédait déjà, d'après les déclarations même des honorables membres de la gauche. Je m'attendais donc que mes honorables amis de la gauche qui avaient approuvé le bill unanimement le défendraient avec force dans la forme qu'il avait été adopté unanimement, et conséquemment je me suis levé avec confiance et j'ai dit: "Le Gouvernement ne peut pas accepter les amendements du Sénat, parce qu'ils mutilent absolument le bill et lui enlèvent toute signification et utilité". A mon grand étonnement les mêmes honorables députés qui avaient approuvé les termes de la résolution que j'avais rédigée et sur laquelle était basé le bill, déclarèrent par leur vote qu'ils s'étaient trompés en premier lieu. Or, je ne fais pas en ce moment de la comédie; je fais une revue sobre et exacte de ce qui s'est passé dans ce Parlement à la dernière session.

M. GRAHAM: Mon honorable ami fait un récit à sa façon. Ce n'est pas ce qui a eu lieu réellement.

M. BORDEN: Comment cela?

M. GRAHAM: Je le dirai à mon honorable ami dans quelques instants.

M. BORDEN: Je prétends que c'est absolument ce qui a eu lieu, et plus que cela, je dis que lorsque j'ai rappelé dans la Chambre ce qui s'était passé au sujet de la résolution sur laquelle le bill a été basé, mon honorable ami (M. Graham) a déclaré lui-même que mon récit était absolument exact, et je pourrais trouver ses paroles dans le compte rendu des débats. Si j'ai commis une inexactitude quelque part, je l'ai fait par inadvertance. J'ai essayé de relater aussi exactement que possible ce qui s'est passé. Je dis que les honorables députés de la gauche auxquels j'ai soumis

la résolution que j'ai rédigée en place de celle de M. Cochrane, l'ont approuvée; et j'ajoute que je leur ai offert de leur donner le temps suffisant pour l'étudier, mais ils ont répondu que cela n'était pas nécessaire. La première résolution fut alors retirée, et M. Cochrane la remplaça par celle que j'avais soumise à mon très honorable ami. Cette résolution fut adoptée en comité sans une voix discordante; le bill fut aussi adopté sans désaccord aucun par la Chambre, et lorsqu'il nous revint du Sénat avec des amendements—à moins que je ne me trompe beaucoup—les honorables députés de la gauche votèrent pour approuver ces amendements.

M. EMMERSON: Je ne crois pas que cela soit exact.

M. BORDEN: Je croyais que la Chambre avait voté sur ces amendements. Je n'en suis pas absolument certain.

M. GRAHAM: Je ne crois pas que la Chambre ait été appelée à voter.

M. BORDEN: Je ne contredirai pas mon honorable ami à ce sujet parce que mon souvenir n'est pas bien clair, mais dans tous les cas c'est là ce qui a eu lieu en cette circonstance. En ce qui concerne les lignes tributaires, le Gouvernement est aujourd'hui absolument du même avis qu'il a toujours été. Nous croyons qu'il y a urgence à acquérir pour l'Etat un certain nombre d'embranchements s'il est possible de les acheter ou de les louer à des conditions raisonnables. Nous désirons poursuivre cette politique et espérons y arriver dans un avenir prochain d'une façon ou d'une autre.

Quant à l'état général de l'Intercolonial, je suis certain que mon honorable ami, après réflexion, pourra difficilement approuver la description qu'il a faite du service sur ce chemin. Il a dit que le service des voyageurs et le transport des marchandises étaient dans le désarroi, et que la voie n'était pas tenue en bon état. Pour ma part, je n'en connais rien autre chose que ce que nous en dit l'honorable député de Westmorland. Je sais que c'est le désir du ministre des Chemins de fer et des Canaux de maintenir le réseau dans le meilleur état possible et de donner au pays, particulièrement à la population de Québec et des Provinces maritimes, le meilleur service possible. Mon honorable ami de Westmorland et les autres membres de cette Chambre se rappellent que le ministre des Chemins de fer a reçu des félicitations de la part de leurs propres amis politiques dans les Provinces maritimes au sujet des efforts qu'il a faits pour donner un bon service.

Je regrette que certaines critiques aient été faites sur le ministre des Chemins de fer lorsqu'il n'était pas ici pour y répondre. Je ne trouve pas qu'il y ait faute à le critiquer ou à critiquer son administration, parce que, bien qu'il soit inévitablement absent, les membres de cette Chambre ont plein droit de critiquer un membre du Gouvernement en son absence. Je suis certain, néanmoins, nonobstant ces critiques, que les honorables membres de la gauche savent que c'est le désir et l'intention du ministre des Chemins de fer de faire de l'Intercolonial un réseau digne du peuple du Canada et de donner au pays le meilleur service possible.

L'hon. GEORGE P. GRAHAM: L'honorable premier ministre m'a invité à prendre part à la discussion. Comme je suis poli, je ne décline pas son invitation. Je ne me proposais pas d'intervenir dans ce débat, vu que je pense que les députés des Provinces maritimes sont parfaitement en état de discuter le chemin de fer Intercolonial sous tous ses aspects. Mon très honorable ami a protesté, il y a un instant, contre mes paroles lorsque j'ai dit qu'il faisait un récit à sa façon de ce qui s'était passé dans la Chambre. Je voulais dire par là que la revision qu'il faisait des procédures était inexacte. Il a prétendu que nous, du côté de la gauche, faisions de l'opéra comique, en revenant sur la première attitude que nous avions prise sur la résolution concernant les lignes tributaires. A mon avis, le premier ministre n'était pas lui-même dans le vrai en disant cela.

Je ne pense pas qu'on ait pris le vote. On le prend rarement en pareil cas à moins d'y être forcé; mais le Gouvernement ne voulait pas des modifications du Sénat. Quand même on aurait voté, mon honorable ami n'aurait guère eu plus raison de prendre l'attitude que l'on sait. La Chambre accepte les uns après les autres les amendements du Sénat, bien qu'elle ait adopté un bill tout différent. Il se présente tous les jours des cas comme celui dont mon très honorable ami a parlé, et personne n'est taxé d'inconséquence. On dit: acceptons le bill avec ses amendements plutôt que de ne pas avoir de loi du tout. Si l'adoption de cette modification avait eu lieu elle aurait signifié que la Chambre était favorable à l'acquisition des lignes tributaires et que le Gouvernement repoussait le projet, s'il ne contenait certaines conditions de son choix. Le premier ministre a appuyé l'amendement à la loi des banques, bien qu'il modifiât

cette loi considérablement. Je ne voudrais pas dire qu'il a joué la comédie, car la loi des banques n'a pas été adoptée telle que, par son vote, il avait demandé qu'elle le fût. Voilà qui est d'occurrence journalière et il n'y a pas à blâmer un parti ni un député d'avoir dit qu'il acceptait l'amendement du Sénat plutôt que de rester sans aucune loi. Au sujet du bill relatif aux embranchements, le premier ministre a déclaré qu'il y avait eu exception. En effet, il ne voulait pas du projet de résolution de son propre ministre des Chemins de fer, tant il le trouvait mauvais. Ce projet eût permis au ministre des Chemins de fer et des Canaux de prendre possession du Pacifique sans en parler à la Chambre. Aussi, le premier ministre décida-t-il qu'il fallait le retirer, et il en rédigea un autre qu'il me soumit à moi, ainsi qu'à l'honorable député de Westmoreland et à d'autres. Je lui répondis que jamais pareils pouvoirs n'avaient encore été accordés à un ministre, mais que je n'empêcherais pas le Gouvernement de remplir la promesse de son chef et de prendre possession des embranchements. Ce bill accordait des pouvoirs plus considérables qu'on n'en avait jamais accordé à un ministre.

M. EMMERSON: Non, jamais.

M. GRAHAM: En effet. Le Sénat ayant déclaré que nous étions allés trop loin, que le Gouvernement devait être responsable au Parlement et qu'il ne fallait pas faire les affaires au moyen de décrets du conseil, nous fûmes prêts à accepter le bill tel qu'on l'avait modifié; mais nos adversaires de s'écrier: " L'adoption du bill ou rien du tout." De fait, je ne crois pas que le ministre des Chemins de fer veuille prendre possession des embranchements. Quand j'ai, moi-même, présenté un bill à cette fin, j'ai été combattu sans relâche, non par le chef de l'opposition de ce temps-là, mais par ses partisans de l'Ontario. Il ne m'a pas aidé du tout et le bill a été écourté sur tous les points, à la demande de l'opposition de cette époque.

M. BORDEN: N'est-ce pas le Sénat qui a fait cette œuvre?

M. GRAHAM: Non, ce sont les partisans que mon très honorable ami avait dans la Chambre.

M. BORDEN: Quand le bill est revenu du Sénat, ne contenait-il pas un amendement très important, et d'autres amendements dont quelques-uns furent acceptés?

M. GRAHAM: Le premier ministre parle du second bill et je parle du premier bill que j'ai présenté. L'opposition proposa amendements sur amendements et je les acceptai afin de faire passer le bill. Un de ces amendements demandait que le Gouvernement ne fît l'acquisition d'aucune ligne, à moins que ce ne fût dans l'intérêt de l'Intercolonial, ce qui a était contraire à ma propre idée. Le chef de l'opposition me demanda si je me pensais incapable de faire l'acquisition de ces embranchements d'après le bill. Je lui répondis que le Gouvernement le pouvait, avec la sanction du Parlement, et que j'étais prêt à tous les sacrifices pour faire consacrer ce principe par le Parlement.

Ce principe est devenu loi et le Gouvernement peut prendre possession d'embranchements situés n'importe où, en faisant ratifier cet acte par le Parlement. Rien ne l'en empêche. Le premier ministre actuel s'est fortement prononcé en faveur de la politique qui exigeait que le Gouvernement prît possession des embranchements; mais en arrivant au pouvoir il a annulé un contrat que ses prédécesseurs avaient accordé pour la construction—il ne s'agissait pas de prise à bail—d'un nouvel embranchement à la Nouvelle-Ecosse, et c'est ainsi qu'il nous a prouvé sa sincérité à cet égard.

Un mot au sujet de l'emploi d'ingénieurs américains. Bien que je veuille accorder la préférence aux nôtres, je tiens avant tout que nos travaux soient bien faits, et le premier ministre ne m'en blâmera pas, car il a exprimé la même idée ce soir. Mais lui, le ministre des Chemins de fer et des Canaux et leur parti n'ont pas toujours pensé ainsi. Quelles ne furent pas leurs clameurs au sujet de certains ingénieurs que nous avons employés à la construction du Transcontinental! Que nous étions coupables d'avoir été chercher des experts à l'étranger quand nous pouvions si bien faire bénéficier de l'argent payé par le peuple pour cette vaste entreprise les ingénieurs qu'avaient formés l'université Queen de Kingston, l'université de Toronto et l'université McGill! Je me souviens fort bien de tout cela, car, directeur d'un journal à cette époque, j'avais à en parler tous les jours. Ces messieurs firent tant de tapage qu'ils réussirent à obtenir l'institution d'une commission chargée de découvrir combien d'ingénieurs américains nous avions engagés et par quel moyen l'on pourrait remédier à la situation.

Que font aujourd'hui ceux qui nous blâmaient tant? Ils engagent des ingénieurs américains pour travailler sur un chemin de fer de l'Etat, sur un chemin de fer construit et exploité au moyen des taxes imposées au peuple. Cette attitude de la droite n'est-elle pas aussi comique que celle qu'elle a prise

sur la question des embranchements? Sans prétendre que le Gouvernement ait tort au sujet de l'Intercolonial, je dirai qu'il manque absolument de logique en engageant des ingénieurs américains après avoir tant clamé contre nous parce que nous en avions engagé il y a quelques années.

Parlant de la direction de l'Intercolonial par une commission, le premier ministre m'a cité au député de Pictou comme une véritable autorité. Quand j'étais ministre des Chemins de fer, nous avons institué une commission à cette fin, malgré certaine opposition de la part de la gauche, nous inspirant en cela de l'exemple d'une couple de chemins de fer américains qui ont obtenu le plus grand succès. Le premier ministre actuel m'a blâmé et a prétendu que la commission devait être responsable, non devant le Gouvernement, mais devant le Parlement, comme l'est l'auditeur général. C'est ce cheval de bataille qu'il monta pour faire les élections. La commission nommée quand j'étais ministre était responsable devant le ministre. Peu importe le nombre de gérants généraux, ou leur pouvoir, ou la durée de leur contrat, je dis que c'est le ministre et le Gouvernement dont il fait partie que le peuple tiendra responsable de l'administration de son chemin de fer.

Quand il est arrivé au pouvoir, au lieu de donner suite à son idée d'une commission, le premier ministre a eu recours à un gérant. C'était agir contrairement à ce qu'il avait annoncé aux habitants des Provinces maritimes. De là quelque irritation au sujet de l'Intercolonial. Je n'entends pas toucher ce soir aux affaires de ce réseau; d'autres l'ont fait. Ce n'est pas, je le comprends, une chose facile à administrer; mais la clientèle de l'Intercolonial ne se traite pas comme celle du chemin de fer d'une compagnie, et c'est ce dont se rendent compte tous les gouvernements. L'Intercolonial a pris naissance dans des conditions autres que dans le cas d'un chemin de fer ordinaire, construit dans l'intérêt des actionnaires, alors que l'Intercolonial n'a pas été construit dans le dessein de profiter à personne en particulier, mais pour rapprocher les Provinces maritimes des grandes villes commerciales du Canada, et parce que la confédération a ôté à ces provinces leur marché naturel de l'autre côté de la frontière.

Je tiens à m'attribuer le mérite d'avoir, au cours des quelques dernières années, modifié le sentiment des citoyens de la province d'Ontario à l'égard de l'Intercolonial. On n'y a plus de préjugé contre cette ligne, et bien peu voudraient qu'on l'exploitât en vue d'un profit. On sait que les habitants de la province d'Ontario font des affaires considérables avec ceux des Provinces maritimes, et les prix modérés de l'Intercolonial leur profitent non moins qu'aux populations de l'Est. Dès que cette ligne fait ses frais, les gens de l'Est ont, je le dis sérieusement, tout autant le droit à une exploitation de l'Intercolonial ne visant pas à des profits que le peuple du Canada à une semblable exploitation des canaux du pays. A cause des circonstances toutes spéciales dans lesquelles s'administre cette ligne, un fonctionnaire que l'on a emprunté à une grosse compagnie pour l'administration du réseau desire naturellement se distinguer en montrant que l'Intercolonial est une entreprise éminement lucrative. Au dire de mon très honorable ami, j'aurais nommé à la direction de l'Intercolonial un homme dont la conduite a été beaucoup critiquée.

C'est ce que j'admets, et personne ne le sait mieux que moi. Depuis une couple d'années, cependant, les reproches faits à M. Brady ont perdu tout intérêt en comparaison de ceux que l'on adresse à M. Gutelius. Dans les Provinces maritimes, on semble croire que, pour le comparer à M. Gutelius, M. Brady a la douceur d'une colombe. Je vous dirai bien que, sur l'Intercolonial, il est inutile de vouloir mener les gens à la baguette. On y a l'habitude d'être consulté sur les affaires qui s'y passent et sur tout ce qui concerne la ligne. Avec un peu de tact, un gérant peut continuer à agir de cette façon et ne pas laisser en même temps d'être pratique. Mais si le gérant manque de tact, s'il se met dans l'idée qu'il s'agit toujours du réseau d'une grosse compagnie, et qu'il moleste la clientèle; si à la moindre plainte d'un employé, qui se juge insuffisamment rétribué, il répond que quantité de gens attendent sa place à ce prix, jamais il n'aboutira à rien de bien, quelque louables que soient ses intentions.

Un mot maintenant sur la comptabilité de l'Intercolonial. Un désavantage pour cette ligne, c'est que l'on y publie une infinité de détails qui la livre complètement à ses rivaux. Un autre désavantage de l'administration de ce réseau, c'est qu'il lui a fallu jusqu'à ces années dernières transmettre au receveur général chaque sou de sa recette et obtenir ensuite du Parlement chaque année un vote qui lui rendît ses propres fonds. Sous l'empire de ce régime, l'Intercolonial aurait gagné, en plus de sa dépense, de quoi faire les frais des amélio-

rations devenues nécessaires, et il n'aurait pas pu utiliser cet argent sans un vote annuel de la Chambre des communes. Il y a quelques années, on avait inauguré un système en vertu duquel il était mis de côté chaque mois une certaine somme qui, au bout de l'année, était, à la suite d'un vote du Parlement, transmise au fonds de renouvellement du matériel. Le remplacement des rails étant devenu nécessaire, et le fonds de renouvellement du matériel n'ayant pour objet que le matériel roulant et la force motrice, je me suis aperçu, de même que mon prédécesseur, que l'achat de nouveaux rails donnait lieu chaque année à beaucoup de discussion, et j'ai suggéré la création d'un fonds de renouvellement des rails; en conséquence de quoi, il était chaque mois mis de côté une certaine somme dans cette intention.

Chaque année aussi l'Intercolonial subissait des pertes par l'incendie de quelque hangar à marchandises, qu'il fallait remplacer, et chaque année une certaine somme était mise de côté pour des ouvrages de protection contre le feu. C'était la coutume du temps que j'étais au ministère, et je crois que c'est encore la coutume de reconnaître comme faisant partie des dépenses de l'Intercolonial les sommes ainsi employées. Je crois que cela se pratique à l'heure présente. Je suppose qu'il en est aujourd'hui comme alors. Aussi, après un examen approfondi de cette affaire, au sujet de laquelle nous avons, l'honorable député de Toronto-nord et moi, engagé plus d'une discussion, je dirai sans crainte que, lors de mon départ du ministère, l'Intercolonial consacrait à des améliorations une plus grande partie de sa recette que la commission du commerce entre états n'autoriserait à le faire sans le porter au compte de frais d'établissement une compagnie soumise à sa juridiction.

M. BORDEN: Sur le revenu?

M. GRAHAM: Ce que je dis, c'est que l'Intercolonial employait alors chaque année à des améliorations des millions de dollars que la commission du commerce entre états aurait obligé une compagnie soumise à sa juridiction à inscrire aux frais d'établissement. Cela, elle le ferait pour protéger les actionnaires. Ce serait, en effet, dire à la compagnie: Vous devez cet argent à vos actionnaires en dividendes et non pas en améliorations. Il y a une distinction à établir entre la dépense de capitaux et celle des gains, et l'Intercolonial excède, autant que je peux savoir, la limite de ce qui se dépense ordinairement en frais d'exploitation. Je crois que cela vaut mieux que s'il en était autrement.

J'ai maintenant un mot à dire au sujet des lignes qui s'embranchent sur l'Intercolonial. Je veux être bien compris, et je suis sûr que mes paroles seront l'écho du sentiment de presque tous les citoyens de la province d'Ontario. Nous voulons que l'Intercolonial se maintienne à un haut degré d'efficacité, nous voulons aussi que le service donne satisfaction à tout le monde, mais nous ne voulons pas en retirer un sou de profit. Nous sommes prêts à faire notre part de la dépense nécessaire à l'acquisition de lignes d'embranchement, non pas dans un but de lucre, mais pour desservir les populations là où les communications par chemin de fer font défaut.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries): L'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson) demande à la Chambre de déclarer que le Gouvernement mérite le blâme pour la manière dont l'Intercolonial est administré. A l'appui de sa demande il allègue deux raisons, dont la première est que les méthodes actuelles sont tyranniques et injustes pour les employés et pour le public, et la deuxième, que ces méthodes sont préjudiciables aux intérêts du pays et du chemin de fer.

J'ai écouté chaque mot de la harangue de mon honorable ami, comme aussi chaque mot des discours de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et de l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) et, quoique l'on puisse dire de moi que je ne suis pas un juge impartial des propos de l'honorable député, je prétends toutefois que l'on a pas présenté à la Chambre des faits propres à établir l'à-propos de la motion qui nous est soumise.

Pour sa part, l'honorable député de Westmoreland s'en est tenu à des généralités. Dans les quelques exemples auxquels il a eu recours pour étayer sa position, il n'a réussi qu'à mettre en évidence son désir de prêter l'oreille à toutes les rumeurs, à tous les commérages qui circulent touchant les fonctionnaires de l'Intercolonial, et il ne s'est pas donné la peine de s'assurer des faits, comme il l'aurait dû dans une affaire aussi grave, avant de demander que l'on blâme le Gouvernement pour les actes de ces fonctionnaires. Il a dit au début de son discours que le népotisme se pratiquait à l'excès dans les affaires de l'Intercolonial. Le seul exemple qu'il en ait donné, ç'a été que M. Brady avait nommé un M. Richardson, son beau-frère, à la place de M. Hallisey, un employé des plus capables. Il paraît

maintenant, d'après les déclarations du premier ministre, que M. Richardson n'est le beau-frère ni le parent de M. Brady, qu'il n'occupe que temporairement la place de M. Hallisey, que ce dernier reprendra la place qu'il a si bien et si longtemps occupée dès qu'il sera rétabli de la maladie dont il souffre, et ce sera bientôt, nous l'espérons; M. Richardson, alors, cessera de remplir cette fonction.

Au commencement de ses observations, l'honorable député a parlé de la politique des embranchements de l'Intercolonial. Dans les Provinces maritimes et partout ailleurs où il se trouve des hommes qui ont étudié la question, qu'ils vivent dans les Provinces maritimes ou ailleurs, il y a pour ainsi dire unanimité en faveur de l'achat par le Gouvernement des tronçons de chemins de fer, afin de les exploiter comme partie du réseau de l'Intercolonial. On croit qu'une telle politique serait non seulement à l'avantage du pays traversé par ces embranchements, mais qu'elle serait tout à l'avantage de l'Intercolonial, parce que ces embranchements lui apporteraient un trafic considérable. On croit aussi que ces embranchements exploités sous une direction unique venant des bureaux de l'Intercolonial seraient plus profitables au public, vu qu'il serait possible d'en faire l'exploitation avec plus d'économie que si ce sont des unités séparées sans aucune harmonie dans l'administration et sans aucune communité d'intérêts. C'est pourquoi cette opinion est si répandue, et l'honorable député, sachant qu'elle existe, s'efforce de créer un courant d'opinion contre l'administration de l'Intercolonial en se plaignant qu'on ne prend aucune mesure pour en arriver a l'absorption de ces embranchements. Je ne veux pas employer l'argument *ad hominem*, mais il serait intéressant de demander à l'honorable député ce qu'il a fait pour l'acquisition de ces embranchements quand il était ministre des Chemins de fer et qu'il appuyait le Gouvernement du temps. Je crois être exact en disant que l'honorable député a fait ses débuts dans cette Chambre en 1900. Plus tard, il est devenu ministre des chemins de fer. Comme il a siégé dans cette Chambre pendant quatorze années, et qu'il a été une partie de ce temps ministre des Chemins de fer, je crois que je suis autorisé à lui demander ce qu'il a fait comme partisan ou comme membre de ce Gouvernement pour l'acquisiton de ces embranchements de chemins de fer qu'il reproche au Gouvernement d'aujourd'hui de ne pas acquérir? C'est vrai qu'il a acquis le Canada-Eastern, de Frederickton à Chatham et Loggieville, un parcours d'environ 112 milles, pour $800,000, soit environ $7,000 du mille.

M. EMMERSON: C'est 136 milles.

M. HAZEN : C'est possible, en comptant les voies d'évitement et les petits embranchements, mais la ligne principale, de Frederickton à Chatham, est de 112 milles. Mais en acquérant ce chemin de fer, était-il mû par l'intérêt public? Dans le temps, il y avait à la Chambre, comme représentant du comté de York, M. Alexander Gibson, qui était un partisan dévoué de mon honorable ami. Le père de M. Gibson avait de grands intérêts dans le Canada-Eastern, et sa situation financière était telle qu'il était pour lui désirable, sinon nécessaire, qu'il se débarrassât de ce chemin de fer. C'est pourquoi tout a été fait pour engager le Gouvernement a acquérir le chemin de fer de M. Gibson. Le Gouvernement en a fait l'achat et, à partir de ce jour, tout zèle pour l'achat des embranchements de chemins de fer a semblé s'éteindre, et pendant le reste de son administration, l'ancien Gouvernement n'a pas fait un pas pour l'acquisition des autres tronçons, quoiqu'il y en eût qui eussent apporté beaucoup de trafic à l'Intercolonial, pour le moins autant que le Canada-Eastern. Il se peut que si d'autres comtés du Nouveau-Brunswick avaient été représentés par des députés aussi intéressés dans ces chemins de fer que l'était le député de York dans le temps, le Gouvernement eût fait l'acquisition d'autres embranchements, mais rien de la sorte n'est arrivé; ces messieurs de la gauche n'ont pas acheté d'autres embranchements.

L'honorable député critique les administrateurs actuels de l'Intercolonial, qui président à ce département depuis trois ans, parce qu'ils n'ont pas fait l'acquisition de ces embranchements; parce qu'ils n'ont pas fait en deux ans et demi ce que mon honorable ami n'a pu faire pendant tout le temps qu'il a été ministre des Chemins de fer, et ce que son parti n'a pu faire pendant les quinze ans qu'il a été au pouvoir, de 1896 à 1911. Monsieur l'Orateur, vous en conviendrez, les critiques à l'adresse de mon honorable ami et chef pour n'avoir pas acheté ces embranchements sont illégitimes et nullement autorisées par les faits. Lors de la session de 1912, seulement un an et demi après l'avènement au pouvoir de notre parti, le ministre des Chemins de fer présenta un projet de loi tendant à faciliter l'acquisition de ces embranchements. On a mentionné, ce soir, ce qui a été fait au sujet de ce projet de loi tant par la Chambre que

par le Sénat. Comme il semble y avoir divergence d'opinion entre les honorables députés qui ont parlé sur cette résolution ce soir, je saisis cette occasion, quoique je ne veuille pas abuser du temps de la Chambre, pour citer le compte rendu des débats. Le 30 avril 1913, l'honorable ministre des Chemins de fer présenta à la Chambre la résolution suivante:

Il y a lieu de décréter que le ministre des **Chemins de fer puisse, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, construire, acheter, louer, ou autrement acquérir, en tout ou en partie, tout chemin de fer, pont de chemin de** fer, station de chemin de fer, gares terminus, service de bacs transbordeurs ou autres travaux **de chemins de fer et que toute portion des dits chemins de fer ou travaux deviennent partie** du réseau des chemins de fer de l'Etat.

Cette résolution fut discutée assez longuement. Permettez-moi de faire remarquer en passant que mon honorable ami, aussi bien que les autres honorables députés de ce côté (la gauche) ont été injustes à l'égard du ministre des Chemins de fer—inintentionnellement, sans doute—ils ont dit que le ministre était opposé à l'acquisition de ces embranchements. Quand la résolution fut présentée, l'honorable député de Westmoreland a dit:

Je ne crois pas que mon honorable ami (M. Cochrane) soit franc vis-à-vis du pays.

La discussion suivante s'ensuivit:

M. BORDEN: Il est certainement franc.

M. EMMERSON: Il peut être franc, mais pas sincère. Dans les remarques qu'il a faites devant cette Chambre il nous a donné à entendre qu'il ne veut acquérir aucune ligne de chemin de fer dont l'acquisition ne soit dans les **intérêts de l'Intercolonial.**

M. COCHRANE: Je ne crois pas que j'aie été aussi franc que cela

M. EMMERSON: Bien, c'est ce que j'ai compris aux paroles de mon honorable ami. Mon honorable ami répudie-t-il cette allégation?

M. COCHRANE: Je répudie l'affirmation nette qui a été faite. J'ai dit que je ne voulais pas l'acquisition de certaines lignes.

M. EMMERSON: Alors, mon honorable ami veut en acquérir quelques-unes?

M. COCHRANE: Oui.

Cet extrait du compte rendu des débats que je viens de lire prouve que cette prétention de mon honorable ami de Westmoreland et des autres honorables membres qui disent que le ministre des Chemins de fer et Canaux est opposé à l'achat de ces embranchements n'est pas exacte. Après une longue discussion, la résolution présentée par le ministre des Chemins de fer fut retirée et une autre lui fut substituée. Cette résolution qui figure au compte rendu des débats de 1913 a reçu l'approbation unanime de la Chambre. Il n'y a pas eu de vote; pas un seul député n'a critiqué la résolution. Le 12 mai, le ministre des Chemins de fer et des Canaux proposa la 2e lecture du projet de loi tendant à modifier la loi sur les chemins de fer, et la Chambre se forma en comité général pour en faire l'étude. On a un peu critiqué ce bill sous le prétexte que le Gouvernement ne devrait pas être autorisé à construire 25 milles de voie en vertu de cette loi, sans d'abord obtenir le consentement du Parlement. On a ensuite prétendu que la ligne devait être limitée à 20 milles, et le député de Cap-Breton-nord s'est exprimé nettement, ainsi qu'il suit:

Cette idée de 25 milles me frappe d'une **manière significative et je ne voudrais pas la voir réduire du tout. Cela fait bien l'affaire** du comté de Victoria. J'avais l'idée que le ministre penserait tout particulièrement à cette **section.**

Après cette remarque de la part du député de Cap-Breton-nord, toute opposition s'est évanouie, et le bill fut adopté sans une seule voix dissidente et transmis au Sénat. Quoique le bill eut été adopté à l'unanimité par la Chambre, le Sénat l'a morcelé, de sorte qu'il ne répondait plus au but visé. Quand le bill est revenu du Sénat, le Gouvernement n'avait pas plus de pouvoirs nouveaux que s'il n'avait pas présenté de bill du tout. Quand le bill revint devant la Chambre, le ministre des Chemins de fer a proposé à la Chambre de refuser son approbation aux amendements faits par le Sénat, et il a donné ses raisons. Une discussion s'ensuivit, et je recommanderais aux honorables membres qui prétendent que les amendements faits par le Sénat n'avaient pas d'importance et n'effectaient en rien le bill, de lire les remarques faites par l'honorable député de Saint-Jean (M. Pugsley), qui a pris part à la discussion. Par ses remarques, il a démontré qu'il considérait les modifications du Sénat comme très importantes, et comme affectant sérieusement le bill. Il dit:

Il me semble que la question n'est pas importante. L'amendement, si je le comprends bien, est que tel bail ou achat soit soumis au Parlement pour être ratifié. Le Sénat a omis un des points les plus importants du bill; c'est le droit de passer un contrat pour la construction de 25 milles de chemin de fer.

Nous avons là l'honorable député de la ville de Saint-Jean disant que le Sénat a omis un des points les plus importants du bill. Il va jusqu'à suggérer une conférence entre le Sénat et la Chambre, en vue d'effectuer un compromis. Il dit:

Le ministre pourrait être autorisé à louer une ligne fournissant du trafic à l'Intercolonial, sans l'autorité du Parlement. C'est-à-dire que, chaque fois que le ministre croirait

la chose de l'intérêt du public, il pourrait acquérir des droits absolus au chemin de fer, il pourrait mettre dans le bail une clause que le ministre, avec l'approbation du Parlement, pourra acheter la ligne à un prix nommé dans le bail, dans une limite de temps spécifiée.

L'honorable député de la ville Saint-Jean prend une attitude absolument opposée aux déclarations qui ont été faites ici ce soir que les amendements du Sénat n'avaient aucune importance et n'affectaient en rien le bill. Il fait remarquer que le Sénat a omis un des points importants du bill et il suggère une conférence avec le Sénat en vue d'une entente.

M. EMMERSON: Quelle a été la réponse du premier ministre à cette proposition?

M. HAZEN: Le premier ministre a dit:

M. BORDEN: Je crois qu'il serait nécessaire d'envoyer une réponse au Sénat, et je doute beaucoup qu'une conférence officielle puisse être tenue quand la session est aussi avancée, et qui puisse obtenir quelques résultats. Je crois que le ministre des Chemins de fer serait prêt à avoir une conférence officieuse, qui suffirait aux fins en vue et quelques honorables membres du Sénat pourraient être délégués.

M. GRAHAM: Cela pourrait être fait d'une manière officieuse ce soir.

Sir WILFRID LAURIER: L'affaire peut-être suspendue.

M. COCHRANE: Si vous voulez une conférence, ne devrait-on pas adopter une motion renvoyant le bill au Sénat, et si les sénateurs veulent une conférence, nous serons heureux de les rencontrer.

Dans cette discussion, le premier ministre cite les faits avec précision comme il les a cités ici ce soir; il mentionne qu'il a préparé cette résolution qui a été substituée à la résolution primitive, qu'il l'a communiquée au député de Saint-Jean et de Renfrew-sud, qu'il l'a discutée avec eux, qu'ils l'ont acceptée à l'unanimité et que la résolution a été adoptée.

...sans une seule observation et avec le consentement absolu des honorables membres de l'autre côté de la Chambre, après que j'eus discuté avec les honorables membres que j'ai mentionnés et quelques autres; et quand la question a été soulevée de réduire les 25 milles à 20 milles, l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) a insisté pour qu'elle restât telle qu'elle était, parce qu'il espérait que l'embranchement traverserait son propre comté.

En cela, le député de Saint-Jean et le député de Renfrew-sud ont déclaré, et leurs paroles sont dans le journal des débats, et c'est de l'histoire, que c'est un récit exact de ce qui s'est passé. Au cours du débat, j'ai demandé au député de Westmoreland s'il n'avait pas dit que le débat était allé assez loin. L'honorable député a répondu qu'il ne se rappelait pas avoir dit quelque chose de la sorte. Ma question était basé sur le souvenir que j'avais des paroles prononcées par le député de Westmoreland, le 5 juin, déclarant qu'il désirait l'adoption de cette loi:

J'étais également désireux, parce que je dois reconnaître que j'ai pris à cette politique un intérêt profond et sincère. Je voudrais qu'elle soit adoptée et je voudrais aussi donner au ministre des Chemins de fer de grands pouvoirs en cette matière. Je ne sais pas si j'irais jusqu'à lui donner le pouvoir de légiférer en la matière. Je ne crois pas que ses sympathies pour cette politique soient aussi ardentes que je voudrais les voir. Je crois qu'il a eu des doutes et je ne crois pas qu'il reconnaisse ces embranchements comme des fournisseurs de trafic, parce qu'il a dit il n'y a pas longtemps que c'était plutôt des nourrissons. Je crois qu'il serait très désirable que nous avons une entente avec le Sénat. Nous désirons tous l'adoption de cette politique et l'achat de ces lignes. Je ne crois pas qu'il y ait autant d'urgence pour la construction d'embranchements, parce que le Parlement siège assez longtemps pour adopter toute législation nécessaire à la construction de chemins de fer. J'insisterais pour une conférence afin d'en arriver à une action collective en la matière.

Il proposa en outre d'attribuer au ministre le pouvoir d'exproprier des lignes tributaires.

Quel était le but de mon honorable ami en insistant pour une conférence et une action collective en la matière, et s'il pensait alors comme il s'est exprimé ce soir que l'action du Sénat n'avait en rien affecté le bill? Il est parfaitement clair que les honorables membres intéressés au vote de ce bill, l'honorable député de Westmoreland et l'honorable député de Saint-Jean, s'accordaient parfaitement sur la position prise par le ministre des Chemins de fer et Canaux et le premier ministre, que les amendements du Sénat étaient non seulement vexatoires, mais aussi sapaient le bill par sa base, et qu'ils n'ont pas pris leur attitude de ce soir disant que les amendements étaient d'un caractère bénin et que le bill remanié par le Sénat était tout ce dont le Gouvernement avait besoin. Je désire faire savoir à tout le pays que c'est l'intervention du Sénat, des membres de l'opposition au Sénat, qui a empêché, jusqu'à ce jour, le Gouvernement de prendre des mesures efficaces pour l'acquisition des lignes d'embranchement, et que sans le morcellement de ce bill par le Sénat des arrangements auraient été faits par lesquels les embranchements sur l'Intercolonial auraient été absorbés par ce chemin de fer, non seulement dans le Nouveau-Brunswick, mais aussi dans les autres provinces où passe l'Intercolonial.

Mon honorable ami, afin de citer un exemple de la façon dont on néglige les intérêts du public, sous le régime de l'administration actuelle de l'Intercolonial, a mentionné la suppression du service de l'Ocean Limited. Voici les faits relativement à cet incident de l'Ocean Limited. A venir jusqu'en 1913, ce convoi-express n'a jamais été en circulation durant les mois de février et de mars. En 1913, le ministre des Chemins de fer et des Canaux a tenté une expérience, en faisant circuler ce convoi durant les mois de février et de mars. Le résultat de cet essai fut que le pays perdit des centaines de mille piastres, et l'on acquit la certitude que le pays n'avait aucun avantage à faire circuler ce convoi durant les mois d'hiver, lorsque le trafic est très léger et que les touristes ne voyagent pas. En conséquence, en 1914, le département des Chemins de fer revint à l'ancien système de supprimer le service de l'Ocean Limited durant les mois de février et de mars. Je vous le demande, pourquoi aurions-nous fait circuler ce convoi en février et en mars, lorsque nous avions l'expérience acquise en 1913, alors pourtant que le trafic était plus considérable que cette année, pour établir que nous n'aurions pu le faire qu'en faisant encourir des pertes énormes aux contribuables canadiens? A mon avis, au lieu de condamner le ministre et le département des Chemins de fer parce qu'ils ont supprimé le service de l'Ocean Limited durant les mois de février et de mars, c'est le contraire qui devrait se produire, vu l'expérience du passé. Personne n'a souffert de la suspension de ce service, et lorsque le peuple de ce pays sera mis au courant de la véritable situation, il sera bien loin de condamner le conduite du département des Chemins de fer en toute cette affaire.

Mon honorable ami a également affirmé que les prix de transport ont été augmentés sur l'Intercolonial et qu'en conséquence le public est mécontent. Je ne suis pas prêt à discuter ces allégations, mais si l'on jette un coup d'œil en arrière, on se convaincra que, chaque fois qu'il y a eu un changement de régime dans l'administration de l'Intercolonial, il y a toujours eu des mécontents.

Plusieurs députés qui ne sont pas très loin de moi, ce soir, doivent se rappeler qu'avant 1896 l'administration de l'Intercolonial fut l'obet de nombreuses attaques, et qu'après l'arrivée au pouvoir du parti libéral, en 1896, et l'entrée en fonctions de M. Blair au ministère des Chemins de fer et Canaux, on proclama par tout le pays que l'on allait appliquer des méthodes d'affaires dans l'administration de cette voie ferrée; que l'on allait modifier entièrement le système de façon à obtenir de forts excédents et de meilleurs résultats en général. Après que les libéraux eussent été au pouvoir pendant quelque temps, ils inaugurèrent ce système d'administration au moyen de méthodes d'affaires, et ils mirent au rancart M. David Pottinger, qui avait été si longtemps à la tête de l'administration de l'Intercolonial. M. Blair choisit, comme gérant général, un monsieur du nom de Harris, et qui occupe maintenant une situation très importante au service de la compagnie du Pacifique-Canadien. Quel fut le résultat de ce changement de régime? Les prix du transport furent élevés encore bien plus qu'après le changement de régime en 1911. Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) a cité un article d'un journal publié à Truro, où il est dit que le Gouvernement court le danger de perdre l'appui de tous les comtés que traverse l'Intercolonial. Il y a peut-être des membres de l'opposition qui se rappellent qu'après l'entrée en fonctions de M. Harris et l'inauguration des nouvelles méthodes d'affaires du Gouvernement du jour dans l'administration de ce chemin de fer, un député, qui représentait alors le comté de Guysborough et qui devint par la suite lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, revint un beau jour au Parlement, avec la nouvelle que si le Gouvernement continuait d'administrer l'Intercolonial de cette manière-là il ne gagnerait pas un seul siège dans un rayon de 50 milles le long du parcours de cette voie ferrée.

Il faut s'attendre à faire des mécontents, chaque fois qu'il doit survenir une période de transition. Il existera toujours des gens qui ne peuvent se faire à l'idée qu'un régime doive céder le pas à un autre. C'est pourquoi, si l'on tient compte des changements qui se sont produits sur l'Intercolonial, en ces dernières années, ainsi que de la nomination d'un gérant général au lieu de commissaires, il n'y a là rien d'extraordinaire si certains clients de l'Intercolonial, dans différentes parties des Provinces maritimes, qui étaient loin d'être favorables à toutes ces modifications, expriment leur mécontentement.

Il est possible que l'on ait augmenté les prix de transport, sans avoir suffisamment étudié le problème, mais je suis prêt à affirmer ici que, cette augmentation mise en vigueur en vertu d'une arrêté du conseil adopté par l'ancien Gouvernement—et non

par le ministère actuel—est très légère, si on la compare à l'augmentation de taux que sanctionna le parti libéral, après son ascension au pouvoir, en 1896. Un monsieur très en vue dans les cercles commerciaux de Saint-Jean,—un gros client de l'Intercolonial, dont l'opinion a beaucoup de poids partout où il est connu, ce qui équivaut à dire par tout le pays,—a préparé un état approximatif établissant que, en dépit du remaniement des prix de transport effectué par les libéraux, à leur arrivée au pouvoir en 1896, ces messieurs ont extorqué $100,000, chaque année, à la population du Nouveau-Brunswick seulement, par l'augmentation non pas des tarifs directs, mais des tarifs de gare à gare, qu'ils ont imposés à cette époque-là. Et ces tarifs ont continué d'exister pendant des années. Il est possible que l'on ait commis des erreurs en modifiant les tarifs de transport sur l'Intercolonial, au cours de ces dernières années, et je n'ai nullement l'intention de soutenir le contraire. Voici la situation à laquelle la nouvelle administration a eu à faire face: elle a dû faire droit aux demandes et aux désirs des sociétés et des unions des employés de chemin de fer, et elle a dû consentir avec raison à leur accorder des salaires plus en rapport avec ceux que paient les autres compagnies de chemins de fer canadiens. On constata alors que les dépenses annuelles se trouvaient augmentées de $350,000; on constata aussi que l'augmentation des prix de la houille grevait le budget annuel de l'Intercolonial d'une autre somme de $350,000, et il fallait aussi compter avec l'augmentation générale des prix de tous les matériaux nécessaires à l'exploitation de la voie ferrée. Dans ces circonstances, l'administration a cru bon de modifier les tarifs de transport. Ce remaniement n'a pas donné satisfaction à tout le monde; au contraire, il a soulevé un sentiment d'hostilité; mais autant que je le sache, les difficultés ont été réglées de telle façon qu'il y a très peu de plaintes, s'il y en a, sur tout le parcours de l'Intercolonial à ce sujet.

La population des Provinces maritimes ne désirent pas de faveurs illégales de la part des autorités de l'Intercolonial ou de qui que ce soit; tout ce qu'elle demande, c'est le "fair play". Toute la question se résume à ceci: est-ce que les tarifs que réclame l'Intercolonial, à l'heure actuelle, sont injustes, si nous les comparons à ceux qu'exigent le Pacifique-Canadien, le Grand-Tronc et les autres chemins de fer du pays? Ils sont moins élevés que les prix de transport qu'exige le Temiscaming and Northern Ontario Railway. Si c'est là la vérité, la population des Provinces maritimes n'a nullement le droit de se plaindre, et, à mon sens, à l'heure actuelle, après l'étude que l'on a faite de ces nouveaux tarifs, la diminution et le remaniement qu'on leur a fait subir, il n'y a pas grand chose à y corriger.

Mon honorable ami a aussi parlé de la suppression du service suburbain. A mon avis, on a commis une erreur, et je n'ai pas caché ma pensée dans le temps. Cette suspension a dérangé les plans de nombre de gens à Halifax, à Saint-Jean, et en divers endroits dans les comtés de Westmoreland et d'York, qui, depuis nombre d'années, se fiaient sur ce service. Des faits furent portés à la connaissance des autorités, et, après enquête, on a rétabli ces services suburbains, que l'on avait abolis, sans avoir convenablement étudié la situation des localités ainsi affectées; aujourd'hui, ces endroits jouissent d'un aussi bon service qu'auparavant. Comme je l'ai déjà dit, à chaque période de transition, il faut qu'il surgisse des difficultés, selon que l'ont démontré les tentatives de réformes opérées par M. Blair sur l'Intercolonial, mais au bout de quelques mois, lorsque la situation est mieux appréciée, ces malentendus finissent par disparaître.

C'est ce qui arrivera à propos des difficulté qui se sont produites sur le parcours de l'Intercolonial, il y a quelques mois, et qui sont déjà passablement apaisées, à l'heure actuelle. Dans mon opinion, mon honorable ami aurait eu de bien meilleures raisons, s'il avait présenté sa résolution il y a quelques mois au lieu d'aujourd'hui.

Mon honorable ami s'est étendu sur le fait que d'anciens fonctionnaires du Pacifique-Canadien sont maintenant au service de l'Intercolonial, et il en conclut que les intérêts du chemin de fer de l'Etat sont subordonnés à ceux de la compagnie du pacifique-Canadien.

M. EMMERSON: Ce n'est pas la seule raison que j'ai apportée. J'ai aussi fait allusion à l'arrangement conclu entre MM. Gutelius et Bosworth.

M. HAZEN: Mon honorable ami, à mon sens, n'est pas justifié de tirer de ce fait une conclusion de cette nature. Comme l'a très bien fait remarquer mon très honorable ami, le premier ministre, le Gouvernement libéral, du temps que l'honorable député de Renfrew-sud présidait à la direc-

tion du ministère des Chemins de fer, a eu besoin des services d'un fonctionnaire pour remplir un poste de confiance sur l'Intercolonial, alla frapper à la porte du Pacifique-Canadien et on lui permit d'engager M. Brady.

M. EMMERSON: M. Brady n'était pas au service d'aucune compagnie de chemins de fer lorsqu'il entra au service de l'Intercolonial.

M. HAZEN: Il se peut que mon honorable ami ait raison, mais je suis informé que M. Brady avait été au service du Pacifique-Canadien jusqu'à la date pour ainsi dire où il entra en fonctions sur l'Intercolonial. Je n'ai jamais supposé pour un instant que, parce qu'un homme a fait partie de l'administration d'un chemin de fer, et qu'il passe au service d'une autre compagnie afin d'améliorer sa situation, il doive nécessairement être déloyal envers la compagnie ou le Gouvernement qui lui donne de l'emploi. Et je ne crois pas non plus qu'il s'ensuivre nécessairement qu'il devra servir les intérêts de la compagnie d'où il vient, au désavantage de l'entreprise qui l'emploie. Il arrive assez souvent dans les banques canadiennes qu'un individu quitte une banque pour devenir gérant d'une autre; mais cela n'implique nullement que cet individu demeurera fidèle aux intérêts de la banque qu'il a quittée, au détriment des intérêts de celle qui l'emploie. Ainsi en est-il dans le commerce. On ne saurait prétendre que, parce qu'un individu a été employé par la compagnie du Pacifique-Canadien, avant d'entrer au service de l'Intercolonial, il essaiera de subordonner les intérêts de ce réseau à ceux de la compagnie qu'il a quittée. L'honorable député, sans doute, ne souscrirait pas à pareille doctrine. Si on a besoin d'hommes pour remplir certains postes de l'Intercolonial, et qu'il ne se trouve pas d'employés du réseau auxquels on puisse donner de l'avancement, je le demande, où pourrait-on trouver de meilleurs employés de chemin de fer que ceux formés au service de la compagnie du Pacifique-Canadien, dont le succès n'a été égalé par aucun autre chemin de fer au monde, succès qui est dû, dans une large mesure, à la formation, à l'habileté et à la loyauté de ses employés. Mais l'honorable député va plus loin. Il ne saurait s'imaginer qu'un seul esprit tant soit peu averti souscrirait à pareil argument et il s'écrie: "Voyez ce qu'on a fait relativement à la convention Gutelius-Bosworth. Cela prouve à l'évidence que M. Gutelius fait le jeu de la compagnie du Pacifique-Canadien et n'est pas fidèle à l'Intercolonial." S'il en est ainsi, je le demande à l'honorable député, que conclut-il du fait que la compagnie du Nord-Canadien a obtenu droit de parcours de Québec à Halifax à un prix bien inférieur à celui payé par la compagnie du Pacifique-Canadien, de Saint-Jean à Halifax, aux termes de la convention Gutelius-Bosworth. Ne conclurait-il pas d'une manière encore plus énergique que les fonctionnaires portant la responsabilité de la convention intervenue avec la compagnie du Nord-Canadien, pour la manutention et le transport des marchandises de Québec à Halifax, ont fait le jeu de la compagnie du Nord-Canadien et ont été fidèles au syndicat Mackenzie et Mann au détriment du gouvernement canadien qu'ils servaient?

Les faits se rattachant à la convention Gutelius-Bosworth se résument à ceci: la chambre de commerce de Saint-Jean, abordant l'étude de cette question à un point de vue étroit, est d'avis que le prix exigé est insuffisant et que la convention n'est pas justifiée au point de vue des chemins de fer. Elle ne prétend pas que l'Intercolonial doive refuser de transporter les marchandises et les wagons du Pacifique-Canadien, de Saint-Jean à Halifax où tout autre point, mais elle prétend que s'il se charge de ces transports, il doit exiger pour cela des prix légitimes et justifiables au point de vue des chemins de fer, bref aux prix que prescrirait la commission des chemins de fer, si une compagnie d'intérêt privé s'adressait à elle et lui demandait le droit de parcours sur quelque autre voie ferrée, droit pour lequel il s'agirait de fixer un prix. Telle est l'attitude prise par la chambre de commerce de Saint-Jean, et dans la requête adressée au ministre des Chemins de fer, elle demande que la convention soit soumise à la commission des chemins de fer. Le ministre des Chemins de fer accéda à cette requête.

La commission des chemins de fer était disposée à étudier l'affaire en temps utile. Le conseil de la chambre de commerce de Saint-Jean engagea des avocats, dont l'un était le représentant de Saint-Jean (M. Pugsley), et l'autre le recorder de la ville, et elle leur confia l'affaire. Mais, jusqu'ici, la chambre de commerce n'a ni personnellement, ni par quelque autre entremise, adressé de requête à la commission des chemins de fer pour obtenir son opinion ou sa décision sur la question de savoir si cette convention était légitime et juste au point de vue des chemins de fer ou bien si elle comportait une inégalité de traitement pour le

port de Saint-Jean. Je ne saurais dire à quel mobile a obéi la chambre de commerce en ne donnant pas suite à cette affaire. On pensait, paraît-il, que la convention ne devrait durer que quelques mois, et comme elle est expirée pour la saison, il ne servirait de rien de porter l'affaire devant la commission des chemins de fer; seulement, le ministre des Chemins de fer a immédiatement acquiescé à la requête tendant à ce que la question fût soumise à la commission des chemins de fer, et celle-ci était disposés à rendre sa décision à cet égard.

J'ai cru devoir formuler ces quelques observations en présence des critiques du député de Westmoreland (M. Emmerson). Il y a eu divergence d'opinions exprimées à cet égard. M. Gutelius a affirmé que, au point de vue du trafic des chemins de fer, la convention était parfaitement justifiable. D'autres députés ont exprimé d'autres opinions et le député de Westmoreland s'est aussi prononcé dans le même sens; seulement, à ce moment il ignorait les prix payés par le Nord-Canadien de Québec à Halifax.

M. EMMERSON: Cela est étranger à la question.

M. HAZEN: Sauf que cela rend encore plus défectueux l'arrangement intervenu entre mon honorable ami et le Gouvernement, et que mon honorable ami a appuyé, parce que le prix n'était ni suffisant ni convenable et ne pouvait pas être justifié au point de vue du chemin de fer.

M. EMMERSON: Cela ne rend pas la chose plus justifiable.

M. HAZEN: Si cela ne peut être justifié, que doit-on penser de l'arrangement conclu par mon honorable ami afin de permettre au Nord-Canadien de transporter ses marchandises de Québec à Halifax?

J'ai toute confiance que les difficultés qui ont existé relativement à l'Intercolonial finiront par disparaître, et que ceux à qui a été confiée la gestion du chemin de fer mettront tout en œuvre pour faire face aux besoins du pays et de ceux qui sont en rapport avec le chemin de fer même. Toutes ces difficultés qui ont été si souvent exagérées et mises de l'avant par ces honorables messieurs de la gauche et par les journaux qui lui sont favorables disparaîtront entièrement avant longtemps, et on s'apercevra que le chemin de fer est bien véritablement exploité dans les intérêts des Provinces maritimes et pour le plus grand bien du pays en général.

Il y a encore autre chose dont je voulais parler, mais à cette heure avancée de la séance je n'abuserai pas plus longtemps de la bonne volonté de la Chambre. J'approuve de nouveau en tout confiance, monsieur l'Orateur, que ceux qui ont adressé ici la parole à l'appui de la présente motion ne nous ont encore présenté aucun argument qui pourrait justifier la Chambre de déclarer que le Gouvernement mérite le blâme, parce que les méthodes actuellement en usage pour la gestion de l'Intercolonial sont vexatoires et injustes à l'égard des employés de ce chemin de fer, car on n'a pu rien démontrer qui fût au détriment de leurs intérêts ou des intérêts du pays en général.

M. J. H. SINCLAIR (Guysborough): Monsieur l'Orateur, si la Chambre veut bien me prêter quelques minutes d'attention, j'essaierai d'être très bref dans les remarques que je veux faire. C'est bien facile de trouver quelque chose à reprendre à la gestion du chemin de fer Intercolonial. Cela a toujours été plus ou moins facile, mais jamais plus, selon moi, qu'à l'époque actuelle. Mon bureau est encombré de réclamations qui me sont venues de tous côtés au sujet de la gestion de l'Intercolonial, et j'ai tout lieu de croire que les honorables membres qui sont à mes côtés sont dans la même situation. Je ne veux rien dire de ces réclamations.

A la gauche de cette Chambre, et contrairement à la manière d'agir de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, nous n'avons cure du passé. Nous avons surtout les yeux tournés vers l'avenir. La question est celle-ci: Le gouvernement du Canada peut-il gérer avec succès une grande entreprise comme ce chemin de fer? Est-il possible d'insuffler de la vie à la gestion de l'Intercolonial? Peut-on faire de ce chemin de fer un grand réseau de transport avec les courbes, les rampes et les embranchements des chemins de fer modernes, et attirant à lui du trafic partout où la chose est possible, et devenant ainsi un véritable facteur dans le développement des grandes ressources naturelles des régions qu'il traverse? Dans le passé, le chemin de fer intercolonial a en réalité retardé le développement des Provinces maritimes. C'est ce qu'il fait encore aujourd'hui, et la question est de savoir combien de temps cela va encore durer. Par le fait même que l'Intercolonial est là, cela ferme le champ des opérations à toutes les autres compagnies. Aucune compagnie ne désire entrer en lutte avec l'Etat. Le délai apporté à prolonger le chemin jusqu'à l'île du Cap-Breton montre bien ce qu'a été l'Intercolonial depuis le commencement. Il ne saurait y avoir aucun doute que les 90

milles de chemin de fer dans l'île du Cap-Breton constituent la partie la plus productive du réseau, mais la Confédération avait déjà vingt-cinq ans avant qu'on eût songé à prolonger le réseau jusque-là. Comment s'imaginer qu'une compagnie quelconque aurait manqué à ce point d'esprit d'entreprise qu'elle aurait attendu vingt-cinq ans sur les bords du détroit de Canso avant d'essayer de tirer parti des ressources de cette île riche et prospère? Mais, qu'est-il alors survenu? Le ministre des Chemins de fer qui, le premier, a songé à tirer l'Intercolonial du marasme a été l'honorable A. G. Blair, et ses successeurs, dans le ministère précédent, ont suivi son exemple. Il a vu que l'Intercolonial ne pourrait jamais donner d'heureux résultats tant que son terminus serait à Lévis, et dans l'année même qui suivit la prise de possession de pouvoir du Gouvernement libéral, l'Intercolonial était prolongé jusqu'à Montréal. Diverses améliorations furent alors immédiatement réalisées; le ballast fut renouvelé, les rails de 65 livres furent enlevés et remplacés par des rails de 80 et 90 livres, et l'Express Maritime devint un train moderne dans toute l'acception du mot.

Des trains rapides de marchandises furent ajoutés pour transporter depuis les ports des Provinces maritimes jusqu'à Montréal, suivant un horaire régulier, des marchandises, ce qu'on n'avait jamais vu auparavant au Canada. Puis on ajouta l'Ocean Limited pour effectuer le transport des touristes. Peu de temps avant la chute du Gouvernement précédent, on s'était lancé dans la voie de la construction des embranchements, mais les libéraux n'eurent pas le temps de faire beaucoup de progrès dans cette voie. Il est vrai que le Gouvernement actuel a parlé beaucoup des embranchements et de l'amélioration des rampes et des courbes, mais tout s'est passé en paroles. S'ils n'étaient pas intervenus, nous aurions maintenant dans l'est de la Nouvelle-Ecosse deux embranchements importants, mais le précédent ministère ayant pris la décision, le parti conservateur n'aurait dû reculer.

Nous avons été très encouragés, il y a quelques semaines, quand les vues de mon honorable ami de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) ont été acceptées par la Chambre et nous espérons que cela indique un changement d'intention de la part du Gouvernement. La motion de mon honorable ami a été adoptée à l'unanimité le 16 mars et elle était ainsi conçue:

Cette Chambre est d'avis que le temps est arrivé où l'on devrait faire pénétrer l'Intercolonial dans les régions des Provinces maritimes qui n'ont pas de voies ferrées, et qui sont à une distance raisonnable de ce chemin de fer.

La Chambre des communes est suprême pour règler ces questions, elle a dit que le temps était arrivé pour le Gouvernement de prendre une décision à propos de cette affaire et la Chambre des communes ayant ainsi parlé, c'est le devoir du Gouvernement d'exécuter le mandat de la Chambre ou alors de suivre l'avis de mon honorable ami de Peterborough-ouest (M. Burnham) et de laisser la place à un Gouvernement plus capable qui l'exécutera. On ne niera pas que cette motion visait spécialement un embranchement dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. Mes électeurs attendent avec beaucoup d'intérêt ce que fera le Gouvernement quand les crédits supplémentaires seront présentés. C'est inutile de faire des promesses sans valeur, d'enquêter ou d'arpenter; la seule chose qui comptera, c'est de l'argent dépensé pour une entreprise réelle de construction. Même alors il sera difficile à mes électeurs d'oublier que le Gouvernement actuel a annulé une entreprise accordée par le Gouvernement précédent et nous a privés de nos droits pendant trois ans.

Le premier ministre a dit ce soir qu'il n'est pas question de politique ou d'intérêt de parti dans l'administration de l'Intercolonial. Je suis obligé de ne pas être de l'avis du très honorable premier ministre sur ce point. Je dirai, au nom du ministre des Chemins de fer dont nous regrettons tous l'absence et la maladie, que s'il avait été laissé libre, il y aurait eu moins de politique dans l'administration de l'Intercolonial qu'il n'y en a aujourd'hui, mais s'il n'entre pas de politique dans l'Intercolonial, comment le premier ministre peut-il expliquer le renvoi d'un aussi grand nombre d'employés. Dans l'est de la Nouvelle-Ecosse on en a renvoyés beaucoup et, dans ma propre circonscription, on a révoqué des hommes sur des témoignages qui ont été reconnus faux; et les révoqués sont restés dehors.

M. HAZEN: Comment mon honorable ami de Guysborough explique-t-il les renvois en masse qui se sont faits à l'arrivée des libéraux au pouvoir en 1896?

M. SINCLAIR: Je ne dis pas que sous les ministères précédents il n'y a pas

eu de politique dans l'Intercolonial, mais le premier ministre a déclaré ce soir qu'il n'y avait pas de questions politiques qui influencent aujourd'hui la direction de l'Intercolonial, et je dis que le premier ministre ne peut pas faire cadrer cette déclaration avec le grand nombre de renvois qui ont été ordonnés. J'ai parlé de quelques cas qui se sont produits dans ma circonscription, et on m'aprend que dans le comté d'Antigonish deux employés sur trois ont été renvoyés par le Gouvernement, et que quelques-uns ont été remplacés par des gens qui n'avaient pas l'âge réglementaire.

Le premier ministre dira-t-il que si le comté de Guysborough et celui de Cap-Breton-nord avaient nommé des partisans de son ministère aux dernières élections, il aurait annulé ces deux entreprises de chemin de fer? Je doute beaucoup que le premier ministre fasse cette déclaration, et s'il ne peut pas la faire, il est inutile pour lui de nous dire qu'il n'entre aucune considération politique dans la direction de l'Intercolonial.

Mon honorable ami (M. Hazen) a dit, à propos des embranchements, qu'il voulait que l'idée se répande dans tout le pays que le rejet du bill des embranchements par le Sénat était le motif pour lequel le Gouvernement ne prenait pas à son compte les embranchements dans l'ouest du Canada.

M. GRAHAM: A-t-il dit cela?

M. SINCLAIR: Oui, il l'a dit. Mais dans le cas même où cette déclaration se répandrait dans le pays, le peuple ne la croira pas, parce qu'il sait que de nombreux embranchements ont été pris par le Gouvernement et l'Intercolonial sans aucun bill comme celui dont il parle. La ligne du comté de Drummond, une grande ligne importante, n'a-t-elle pas été absorbée sans bill autorisant le Gouvernement à faire cette opération? Et l'Eastern Extension Railway qui est devenu une partie du réseau de l'Intercolonial il y a quelques années; et l'embranchement de Sunnybrea et beaucoup d'autres qu'on a joint au réseau de l'Etat sans bill? Dans chacun de ces cas, l'achat a été autorisé par le Parlement. C'est inutile que le ministre de la Marine essaye de répandre l'idée dans le pays que la défaite du bill est le motif qui a poussé le Gouvernement à ne rien faire au sujet de ces embranchements.

Je veux attirer l'attention sur une autre question, c'est l'entrevue donnée par M. F. P. Gutelius, le directeur général de l'Intercolonial, que la "Montreal Gazette" a publiée dans son numéro du 23 mars dernier. Mon honorable ami de Pictou en a déjà parlé ce soir; elle a été donnée afin d'expliquer l'achat aux Etats-Unis de charbon pour l'Intercolonial. M. Gutelius sort de la question pour discuter quelques autres affaires qui se rattachent au chemin de fer et il entreprend de renseigner le public sur les sections du réseau qui donnent le plus de profits.

C'est une question très intéressante. Il est toujours considéré comme important par les membres représentant des circonscriptions de la Nouvelle-Ecosse, lorsque nous demandons des améliorations ou des additions ou des embranchements, si nous pouvons établir que les voies construites en Nouvelle-Ecosse sont profitables à l'Etat. Je déclare sans hésiter que toutes les dépenses de ce genre et tous les embranchements qui ont été construits en Nouvelle-Ecosse ont été un placement excellent pour l'Intercolonial. Voici ce que M. Gutelius a dit dans la "Montreal Gazette":

> **Quant aux recettes de la ligne, M. Gutelius a dit qu'il n'était pas douteux que la province de Québec tenait la tête pour les revenus que perçoit l'Intercolonial. On gagne l'argent dans Québec, dans le Nouveau-Brunswick on fait ses frais, mais on perd dans la Nouvelle-Ecosse, malgré ce que dit une brochure publiée à Pictou pour montrer les sources de recettes de cette partie du chemin de fer.**

C'est une déclaration très positive. M. Gutelius dit qu'il n'y a pas de doute que Québec tient la tête pour les recettes et que les pertes se font en Nouvelle-Ecosse. Mais voyons quels sont les faits? Je ne prétends pas être un expert en ces matières et je ne prétends pas non plus en savoir plus long que le directeur général relativement aux recettes des sections de l'Intercolonial. Mais pourtant je suis persuadé que les déclarations faites à la "Montreal Gazette" par M. Gutelius ne sont pas conformes à la vérité. J'ai par conséquent demandé dans une motion un état pour me rendre compte des faits exacts et savoir d'où provenaient les recettes, et ce relevé a été déposé il y a quelques jours. On l'a retardé pendant plusieurs semaines, parce que le renseignement devait venir de Moncton, et je ne doute pas qu'il ait été rédigé sous la direction de M. Gutelius lui-même. Quand il a été déposé, il contenait une réfutation directe de la déclaration faite par M. Gutelius. Ce relevé montre que la Nouvelle-Ecosse, avec un tiers du réseau de l'Intercolonial, produit la moitié des recettes et qu'au lieu que ce soit Québec qui tienne la tête pour le

trafic, c'est la Nouvelle-Ecosse qui est la province par excellence. Il est donc clair que ce haut fonctionnaire si bien payé ne savait pas ce qu'il disait quand il a donné ce renseignement au journal. Pour être juste envers la Chambre, je lirai les questions précises que j'ai posées au ministre suppléant des Chemins de fer et les réponses que j'ai reçues.

Voici les questions et les réponses:

1. Combien de tonnes de marchandises l'Intercolonial a-t-il transporté durant l'année terminée le 31 mars 1913, en séparant le trafic de l'est et celui de l'ouest?

La réponse à cette question donnée par le ministre intérimaire est la suivante:

Trafic total vers l'est	**2,182,084 tonnes.**
Trafic total vers l'ouest	**3,021,385 tonnes.**
Total	5,203,469 tonnes.

Les autres questions étaient ainsi conçues:

2. Combien de tonnes des marchandises mentionnées ci-dessus provenaient de la province de la Nouvelle-Ecosse, y compris la totalité des marchandises livrées à l'Intercolonial aux ports maritimes de la dite province?

Réponse:

Nombre de tonnes de marchandises mentionné au paragraphe 1, provenant de la province de la Nouvelle-Ecosse, y compris toutes les marchandises mises à bord de l'Intercolonial aux ports maritimes de ladite province: total, 2,693,024 tonnes. De ce montant 99,308 tonnes ont été mises à bord de l'Intercolonial par des steamers, aux ports maritimes de la Nouvelle-Ecosse, pour être transportées par chemin de fer.

3. Quel a été le chiffre des recettes brutes perçues par ledit chemin de fer pendant la susdite année pour le trafic des voyageurs dans la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et Québec, respectivement?

3. Les recettes brutes de l'Intercolonial, au cours de la même année, pour billets vendus aux voyageurs, à la Nouvelle-Ecosse, au Nouveau-Brunswick, dans la province de Québec respectivement, se répartissent comme suit: Nouvelle-Ecosse, $1,128,640.07; Nouveau-Brunswick, $670,343.47; province de Québec, $844,783.09. Total, $2,643,766.63.

4. Combien de tonnes de marchandises transportées par l'Intercolonial pendant la susdite année provenaient de Québec et du Nouveau-Brunswick, respectivement?

Réponse:

4. Le nombre total des tonnes de marchandise transportées par l'Intercolonial, au cours de ladite année et provenant des provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, se détaille ainsi: province du Nouveau-Brunswick, 799,824 tonnes, province de Québec, 1,008,406 tonnes.

Tous les renseignements ci-dessus sont résumés brièvement dans le tableau suivant:

Exercice clos le 31 mars 1913.

	Tonnes.
Trafic provenant de la Nouv.-Ecosse	2,693,024
Trafic provenant du Nouv.-Brunswick	799,824
Trafic provenant de Québec	1,008,406
Trafic provenant d'Ontario et ailleurs	702,215
Total	**5,203,469**

On voit par là que la moitié du trafic de l'Intercolonial provient de la Nouvelle-Ecosse. Passons maintenant au trafic des voyageurs. Le tableau suivant donne un état des recettes provenant de la vente des billets dans les provinces traversées par l'Intercolonial, laissant de côté, naturellement, l'île du Prince-Edouard:

Nouvelle-Ecosse	**$1,128,640 07**
Nouveau-Brunswick	**670,343 47**
Québec..	**844,783 09**
Total	**$2,643,766 63**

On voit par là que la Nouvelle-Ecosse fournit environ la moitié du trafic total des voyageurs sur cette ligne. Nous avons la preuve que le gérant général, dans son interview, a fait des déclarations inexactes et préjudiciables à la Nouvelle-Ecosse. Il me semble que lorsqu'un gérant entreprend de faire des déclarations de cette nature, pour les livrer au public, il devrait se donner la peine de se renseigner avec plus de soin.

M. CURRIE: Avec la permission de mon honorable ami, je me permettrai de lui demander si, dans le tableau qu'il a préparé, il a tenu compte des profits et des pertes résultant du trafic, dans les différentes provinces. Il est possible que la plus grande partie du trafic provienne de la Nouvelle-Ecosse et que ce trafic soit transporté à des taux tellement bas qu'il donne moins de profit que le trafic des autres provinces. C'est sans doute ce que le gérant général a voulu dire.

M. SINCLAIR: Je suppose que le trafic peut être effectué aussi économiquement dans la Nouvelle-Ecosse que dans la province de Québec. Je n'ai pas prétendu donner un état des opérations du réseau qui fût rigoureusement exact; j'ai simplement voulu démontrer que la Nouvelle-Ecosse, sur un tiers de la ligne, fournit environ la moitié du trafic des marchandises et environ la moitié des recettes provenant de la vente des billets pour les voyageurs.

M. CURRIE: N'est-ce pas parce qu'il y avait trop d'employés sur cette ligne que le gérant général en a congédié un certain nombre?

M. SINCLAIR: S'il y a trop d'employés, la faute en est à M. Gutelius lui-même. S'il en a destitué quelques-uns, il a pris bien soin d'en nommer d'autres à leur place. J'ai déjà expliqué qu'il a même nommé un vieillard ayant dépassé depuis longtemps la limite d'âge fixée par la loi. J'arrive maintenant à un autre paragraphe de cet interview, qui fait voir que le gérant général est bien peu renseigné. Il ne connaît même pas les distances sur sa propre ligne. L'honorable député de Pictou a cité un journal conservateur qui prétend qu'il y a de vieilles femmes occupées à tricoter des bas, qui connaissent mieux la géographie de cette partie du pays que ces fonctionnaires américains. Je vais démontrer à la Chambre que ce reproche s'adresse au gérant général lui-même. M. Gutelius dit qu'il a inauguré un nouveau système sur l'Intercolonial. Permettez-moi de citer ses propres paroles:

On a aussi adopté un nouvel itinéraire, pour les lourds chargements, de Montréal à Sydney et de Sydney à Montréal, en faisant passer les convois par la ligne courte, entre Oxford-Junction et Stellarton, dans le comté de Pictou, au lieu de les faire passer par Truro, ce qui diminue la distance de 40 milles **et nous permet aussi d'éviter des pentes très** rapides, entre Oxford et Truro et près de Westville. Sir Charles Tupper, qui était ministre des Chemins de fer et des Canaux quand cette ligne courte fut construite, disait qu'elle serait un jour la voie que suivrait le trafic entre Sydney et l'Ouest, et la prophétie de l'ex-premier **ministre se trouve ainsi accomplie.**

Il y a deux inexactitudes frappantes dans ces lignes. En détournant le trafic vers la ligne directe nous n'évitons pas la rampe de Westville, puisque cette rampe est sur la ligne directe et non sur la voie principale. Tous ceux qui lisent cet interview se demandent comment M. Gutelius peut transporter les marchandises de Stellarton à Oxford ou d'Oxford à Stellarton, en évitant la rampe de Westville. Sa prétention de diminuer la distance de 40 milles est aussi inexacte, comme il aurait pu s'en rendre compte en consultant son horaire. Les distances exactes, indiquées par l'horaire publié par M. Gutelius lui-même sont:

	Milles.
Distance entre Oxford et Stellarton, via Truro..	87.3
Distance entre Oxford et Stellarton via la ligne directe..	79.6
Différence en faveur de la ligne courte	7.7

Ainsi la distance, au lieu d'être diminuée de 40 milles, est diminuée d'un peu plus de 7 milles et demi. Je n'ai pas d'objection à ce que M. Gutelius chante les louanges de sir Charles Tupper, mais s'il veut obtenir des renseignements exacts, je lui conseille de ne pas aller les chercher dans les anciens discours de l'ex-premier ministre. On se rappelle que sir Charles Tupper était ministre des Chemins de fer et des Canaux quand la ligne directe fut construite et, quand il s'est agi de faire voter l'argent pour construire cette ligne, il a déclaré au Parlement qu'il diminuerait la distance de 40 milles, entre Oxford et Stellarton. Mais pour être agréable à ses amis de Colchester, de Cumberland et de Pictou, il dut faire tellement de détours que la distance ne se trouva diminuée que de 7 milles et demi. Tous ces faits sont bien connus de la population de la Nouvelle-Ecosse, bien que le gérant général de l'Intercolonial semble les ignorer. Ce que je condamne surtout dans cet interview, ce sont les reproches injustes à l'adresse du commerce de la Nouvelle-Ecosse. Pour donner plus de poids à ses paroles, M. Gutelius fausse les faits, et il n'est pas excusable d'avoir livré un pareil interview au public. Un homme de sa position, chargé de l'administration d'un grand chemin de fer, ne devrait pas s'oublier au point de faire publier des choses fausses dans un grand journal commercial comme la "Gazette" de Montréal. D'ailleurs, il n'entre pas dans les attributions d'un fonctionnaire de faire des comparaisons odieuses entre les différentes provinces.

M. Gutelius coûte $20,000 par année aux contribuables de ce pays et je n'hésite pas à dire qu'il ne pourrait pas gagner la moitié de cette somme dans tout autre emploi qu'il pourrait occuper.

L'honorable député de Westmoreland a démontré clairement que nous n'avons jamais eu un aussi mauvais service sur l'Intercolonial que celui que nous avons depuis que l'administration du réseau a été confiée à ce fonctionnaire si grassement payé.

Mon but, en parlant de cet interview, était de faire comprendre au ministre intérimaire des Chemins de fer qu'il est de son devoir de faire savoir à ce fonctionnaire arrogant qu'il doit cesser de publier des manifestes dans les journaux, pour s'occuper à gagner le salaire que les contribuables de ce pays lui paient et pour tâcher de retirer l'Intercolonial du chaos dans lequel il est plongé depuis qu'il en a pris l'administration.

M. ONESIPHORE TURGEON (Gloucester) (N.-B.): Je voterai en faveur de la motion proposée par l'honorable député de Westmoreland. Je suis parfaitement d'accord avec ce qui a été dit par les orateurs de la gauche, concernant l'administration de l'Intercolonial.

Il a été beaucoup question de la politique du Gouvernement concernant les lignes tributaires et l'honorable ministre de la Marine, qui est absent en ce moment, a vertement reproché à l'ancien Gouvernement, et plus particulièrement à l'honorable député de Westmoreland et à l'honorable député de Renfrew-sud, la manière dont ils ont traité cette question lorsque les libéraux étaient au pouvoir.

On me permettra d'expliquer en peu de mots que nous avons dû faire l'éducation des représentants d'Ontario et leur faire comprendre que l'Intercolonial est un chemin de fer canadien et non pas la propriété exclusive des Provinces maritimes. Or, personne ne s'est consacré à cette tâche avec plus de dévouement que l'honorable député de Westmoreland. J'ajouterai que les Provinces maritimes ont contracté une dette de reconnaissance envers l'honorable député de Renfrew-sud, pour le courant d'opinion sympathique qu'il a réussi à créer dans Ontario, du jour où il a pris charge de l'Intercolonial. C'est dû en grande partie à ses efforts si le Gouvernement est aujourd'hui en état de faire l'acquisition des lignes tributaires, pour les exploiter comme faisant partie du réseau de l'Intercolonial.

L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a fait certaines observations contre lesquelles je crois devoir protester, malgré le respect que j'ai toujours pour les opinions de mon honorable ami. Il a laissé entendre que l'ex-ministre des Chemins de fer avait des motifs cachés pour demander au Gouvernement de faire l'acquisition du chemin de fer Canada-Eastern. Le ministre de la Marine a expliqué assez longuement que ce chemin de fer était, à cette époque, la propriété d'un M. Gibson dont le fils était membre de cette Chambre et appuyait le Gouvernement libéral. Je ne puis pas laisser passer cette insinuation sans protester.

Ce qu'on désirait réellement, ce n'était pas de favoriser M. Gibson, ni son fils ni tout autre membre de cette compagnie; le chemin de fer Pacifique-Canadien était sur le point de s'emparer de cette voie ferrée si le Gouvernement de ce temps-là ne l'avait pas achetée lui-même. Si le Gouvernement d'alors n'avait pas agi promptement et s'il avait permis que ce chemin de fer devînt la propriété du Pacifique-Canadien, c'eût été un malheur pour la population des Provinces maritimes, car cette voie ferrée transporte un fort volume du commerce des comtés de Northumberland et de Kent, et elle favorise particulièrement le transport du poisson des localités des comtés de Gloucester et de Kent qui se livrent à l'industrie des pêcheries.

L'honorable ministre dit que l'attitude prise par le Sénat est la cause qu'on n'a pas mis à exécution, l'an dernier, la politique se rattachant aux lignes tributaires. Bien que nous, membres de la gauche, eussions convenu avec les membres de la droite d'accepter le bill qui fut présenté alors par le ministre, cela n'a pas empêché le Sénat d'envisager la question au point de vue de la Constitution. On ne peut accuser le Sénat de parti pris politique à ce propos. Nous de la gauche avons reconnu l'opportunité pour le Gouvernement d'acquérir ces lignes tributaires et de les exploiter comme partie de l'Intercolonial, mais le Sénat a cru qu'il n'était pas conforme au principe de la Constitution d'accorder au ministre le pouvoir d'acquérir et de construire des lignes tributaires, sans l'autorité du Parlement. Aujourd'hui, la population du Canada comprend les devoirs et les fonctions des deux divisions du Parlement. Elle comprend que le Sénat et la Chambre des communes doivent remplir leur devoir envers le peuple du Canada et que le Sénat a eu raison d'introduire cet amendement qui stipulait simplement que le ministre devrait obtenir l'autorité du Parlement avant d'acheter ou de construire des lignes subsidiaires. Lorsque ce bill est revenu à la Chambre, le Gouvernement a refusé d'accepter la modification faite par le Sénat, bien que les membres de la gauche fussent prêts à l'accepter.

On a dit que l'ancien ministre des Travaux publics (M. Pugsley) a proposé une conférence entre cette Chambre et le Sénat; donc, si mon très honorable ami et les députés qui l'appuient réellement avaient eu à cœur l'acquisition de ces ouvrages, dans les Provinces maritimes plus particulièrement, ils auraient pu soit accepter l'amendement, soit avoir une conférence avec le Sénat et, quant à moi, je sens que, dans l'exercice de mon devoir, je dois blâmer le Gouvernement actuel qui a négligé d'acquérir quelques-uns de ces embranchement tributaires. Je m'intéresse plus particulièrement à cette question, parce qu'il y a dans mon comté l'une des lignes tributaires les plus longues, les plus rémunératrices de l'Intercolonial, s'étendant de Bathurst jusqu'à Shippegan, sur une distance de 65 milles, et d'Inkerman jusqu'à Tracadie, sur une distance de 12 ou 15 milles, et que la population de cette région attend toujours qu'on s'occupe d'elle, au point de vue des moyens de trans-

port. Dans ce comté, nous sommes maintenant soumis à un double tarif; depuis que l'Intercolonial, sous sa nouvelle direction, a élevé le tarif de transport des marchandises, la compagnie de Caraquet a suivi cet exemple, et c'est ainsi que notre population doit payer un tarif de transport beaucoup plus élevé que celui qu'elle avait coutume d'acquitter.

Il est une autre division que je veux mentionner au très honorable premier ministre et plus particulièrement au ministre de la Marine. Je veux parler du prolongement de la ligne de Bathurst au port du même nom. On a mentionné cette question il y a quelque temps déjà. Le ministre de la Marine, du temps qu'il présidait le gouvernement du Nouveau-Brunswick, a encouragé l'établissement de cette ligne.

J'ai parlé de la ligne de Bathurst-Mines à la jonction de Nepisiquit, 4 milles. On continuera certainement l'exploitation de cette mine, parce que celle-ci est inépuisable; tout en regrettant que la Canada Iron Company ait cessé ses opérations, je suis en mesure de dire qu'une autre compagnie a conclu des arrangements avec le liquidateur dans le but de reprendre l'exploitation de ces mines; il s'ensuit donc qu'on continuera l'exploitation de ces dernières, durant quelque temps encore, et qu'on expédiera les produits de ces mines de ces dernières à la jonction de Nepisiquit et à Newcastle. Le Gouvernement devrait acquérir et exploiter ce chemin de fer. Le trafic de ce dernier ne se limite pas exclusivement à l'expédition du fer en gueuse.

Le ministre de la Marine connaît bien la ville de Bathurst. Il a encouragé le chemin de fer en accordant à cette entreprise une garantie d'environ $15,000, lorsqu'il était premier ministre de cette province. J'ai fait tout ce que j'ai pu en faveur de cette entreprise et j'en ai pressé l'exécution auprès de l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux, et l'ancien Gouvernement avait presque décidé de construire ce chemin de fer et de l'exploiter lui-même, lorsque la Iron Company of Canada a laissé entendre qu'elle préférait le construire et l'exploiter pour ses propres fins. Il y a maintenant une industrie considérable de bois marchand qui fournirait un supplément de trafic. Le ministre sait qu'on est à construire, à Bathurst, un moulin à pulpe et à papier où l'on dépensera $3,000,000 à $4,000,000, ce qui contribuera à donner du trafic à cette ligne du port de Bathurst à Bathurst-Mines. Le Gouvernement devrait construire le reste de la voie de la jonction de Nepisiquit au port, soit 4 milles, ce qui raccourcirait de plus de 37 milles le transport du minerai. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire pour le Gouvernement d'inscrire un crédit aux prévisions budgétaires pour cette saison, crédit destiné à la construction de cette voie ferrée, parce que l'on n'a pas encore terminé les travaux d'amélioration qu'on fait exécuter dans ce port, et qui seront terminés, je l'espère, dès le commencement du printemps prochain. J'ose espérer qu'on fera des études pour la balance de ce chemin de fer de la jonction de Nepisiquit au port, 4 milles, et qu'entre temps le département se mettra en relation avec le liquidateur ou les autorités compétentes de la Iron Company of Canada. Celles-ci ont reçu deux subventions, l'une du gouvernement provincial et l'autre du gouvernement fédéral. Je demande au premier ministre d'étudier cette question et j'espère qu'avant longtemps il fera exécuter ces études par ses ingénieurs.

Je voterai en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de Westmoreland.

M. H. BOULAY (Rimouski) (texte): Monsieur l'Orateur, j'avais l'intention de faire un assez long discours sur la question soulevée par l'honorable député de Westmoreland (M. Emmerson), mais vu l'heure avancée de la nuit, je me bornerai à faire quelques remarques seulement sur certains avancés de nos honorables amis de la gauche.

Ils se sont appliqués à démontrer, entre autres choses, que le bill passé par cette Chambre, l'année dernière, pour autoriser l'achat d'embranchements de l'Intercolonial n'a pas été pratiquement mis de côté par l'action du Sénat où ils sont en majorité. Il est vrai que dans cette Chambre ce bill a été adopté unanimement; les deux partis s'étant entendus, il n'y a pas eu divergence d'opinion quant à l'achat de ces embranchements, considérés comme absolument nécessaires et à l'avantage de l'Intercolonial comme de la province de Québec et des Provinces maritimes. La chose était tellement bien comprise que pas une voix discordante n'a été entendue. Il me semble qu'il y avait là une raison de plus pour le Sénat de voter ce bill dans toute son intégrité, puisqu'il ne s'était pas manifesté la moindre diversité d'opinion dans la Chambre des communes. Il me semble que, sur un bill aussi important que celui-là, quand il y a unanimité, il me semble, dis-je, que le Sénat n'aurait pas dû prendre sur lui de

mutiler ce bill ou de le rendre inacceptable. Le Sénat pourrait être justifiable d'en agir ainsi à l'égard d'une mesure qui soulève une grave opposition dans cette Chambre. Mais tel n'a pas été le cas pour ce bill-là. Il l'a modifié de façon à ce que le Gouvernement n'a pu ensuite l'accepter, et la conséquence a été que ces embranchements n'ont pas été achetés.

On a même dit que l'honorable ministre des Chemins de fer était hostile à l'achat de ces embranchements et que c'était là, probablement, la raison pour laquelle l'amendement du Sénat n'a pas été accepté. Or, les faits démontrent tout le contraire. C'est l'honorable ministre des Chemins de fer (M. Cochrane) qui a présenté lui même le bill, qui l'a fait passer dans cette Chambre, ce mininstre est trop homme d'affaires pour ne pas avoir reconnu tout de suite que c'était une question vitale et de la plus haute importance pour l'Intercolonial d'acquérir ces embranchements. Il y a, par exemple, le chemin de fer International qui paye dix fois ses dépenses; le chemin de fer de Caraquet qui rapporte beaucoup plus de profit que ses dépenses. Il y a aussi le chemin de fer de la baie des Chaleurs, et celui appelé Canadien-Golfe qui part de Sainte-Flavie et se rend à Matane, qui paie deux fois ses dépenses. Il s'ensuit donc que le ministre des Chemins de fer n'avait aucune raison de s'opposer à l'achat de ces embranchements.

On a aussi critiqué la supression du train l'Ocean-Limited qui va de Halifax à Montréal. Là-dessus, je suis d'accord avec ces messieurs, et, comme eux, je dis que ce train n'aurait pas dû être supprimé. S'il fallait supprimer des trains, il aurait été préférable de supprimer les trains nos 33 et 34. Il n'y a pas de doute que pendant certains mois de l'hiver, comme février et mars, deux trains de passagers sont certainement de trop. Il est certain que l'Ocean-Limited, pour ceux qui voyagent entre Halifax et Montréal, est beaucoup plus commode, surtout parce qu'il voyage de nuit, pour le public de la province de Québec. Si j'avais un conseil à donner à l'honorable ministre des Chemins de fer, ce serait de supprimer ces deux trains 33 et 34 au lieu de l'Ocean-Limited.

On a critiqué aussi les conditions dans lesquelles se trouve l'Intercolonial. Quant au chemin lui-même, je dois dire, comme l'a dit l'honorable premier ministre, ce soir, que ce chemin est en tout aussi bonne condition qu'il l'était il y a deux ou trois ans, c'est-à-dire sous l'administration de nos honorables amis de la gauche. Mais, ce que je trouve, et ce dont on a à se plaindre, dans mon district du moins, c'est que les locomotives que l'on emploie dans la vallée de la Matapédia, sont un peu trop pesantes et trop grosses pour les courbes qui se rencontrent dans cette partie du chemin. Pour tout homme qui connaît la vallée de la Matapédia, de Cambpellton à Sainte-Flavie, il n'y a pas de doute que ces engins sont trop lourds, et qu'il faudrait employer des engins moins pesants, parce que, en certaines occasions, ces gros engins ont causé des déraillements et des pertes pour l'Intercolonial. Mais tout cela n'altère en rien la condition du chemin de fer. Il est en aussi bon état qu'il l'était sous le régime libéral.

J'ai remarqué que l'honorable député de Pictou a accusé l'administration d'être trop tolérante au sujet de la boisson. Il a cité le cas d'un ingénieur mécanicien et d'un conducteur de la Nouvelle-Ecosse qui auraient été maintenus dans le service même après une preuve très forte faite contre ces deux messieurs. En bien, je ne sais pas s'il y a deux poids et deux mesures sur l'Intercolonial, mais je doute beaucoup qu'il en soit ainsi, car, dans mon comté, je connais deux employés qui ont été destitués l'année dernière, pour avoir pris seulement un verre de boisson. Je dois ajouter que, dans les circonstances où cela s'est produit, j'ai trouvé la punition un peu forte, surtout si on avait été aussi tolérant dans la Nouvelle-Ecosse que le prétend l'honorable député de Pictou. Je ne vois pas pourquoi on aurait été aussi sévère dans la province de Québec envers deux individus qui ont avoué avoir pris de la boisson. Les circonstances sont telles qu'elles méritent d'être rapportées: A Campbellton on s'apercevait, depuis quelque temps, qu'il disparaissait beaucoup de boisson sur l'Intercolonial, et on prenait tous les moyens pour découvrir les coupables. Un détective de Moncton vint trouver les deux hommes dont je viens de parler, qui travaillaient sur les engins, et en vue de les inviter à parler, il leur promit au nom des autorités que s'ils divulguaient quelque chose qu'ils connaissaient, concernant ce vol de liqueurs, il ne leur serait rien fait. Il leur promit donc l'impunité et, dans ces circonstances, on sait que, dans toute cour de justice, un témoin du roi n'est pas puni. De plus, ces gens-là n'étant pas sous serment, n'avaient aucune obligation de dire la vérité. Ils ont avoué au détective qu'ils avaient

chacun pris un verre de boisson, et immédiatement les autorités de l'Intercolonial les ont destitués, malgré la promesse d'impunité qui leur avait été faite.

Tout ceci me porte à croire que l'accusation de l'honorable député de Pictou n'est pas fondée, à moins que l'on ait deux poids et deux mesures.

M. GAUVREAU: L'honorable député pourrait-il dire où ils avaient pris ces deux verres de boisson?

M. BOULAY: C'est un autre employé du chemin qui les leur avait donnés. C'est tout ce que l'on a trouvé dans la preuve qui a été faite dans le temps. Ceci cependant a amené le détective à découvrir une partie de la boisson volée. Ce que je blâme dans tout cela, c'est d'avoir congédié ces deux employés, après leur avoir promis l'impunité au nom des autorités de l'Intercolonial.

M. W. F. CARROLL (Cap-Breton-sud): Monsieur l'Orateur, à cette heure avancée et étant donné qu'on a débattu cette question sur toutes ces faces, je ne me propose pas de prendre beaucoup du temps de la Chambre pour discuter plus longuement l'état des affaires de l'Intercolonial. Il est, cependant, quelques observations que j'aimerais à faire. Je n'ai pas l'intention de discuter la question de l'acquisition de lignes tributaires pour l'Intercolonial, ni celle de la construction de nouvelles lignes pour alimenter le réseau national, lignes qui ouvriraient incidemment une nouvelle région dans les Provinces maritimes. La Chambre connaît parfaitement l'opinion que j'entretiens sur cette question et particulièrement en ce qui regarde l'acquisition du chemin de fer de Saint-Pierre par l'Intercolonial et le prolongement de cette ligne jusqu'à Louisbourg et de là jusqu'aux centres miniers du comté du Cap-Breton et jusqu'à Sydney, ouvrant ainsi une nouvelle région et fournissant aux mineurs du comté du Cap-Breton l'avantage de jouir de prix de transport, quant aux voyageurs et aux marchandises, plus abaissés que ne le sont ceux qu'on réclame, aujourd'hui, d'après le système de chemins de fer que nous avons dans cette partie du pays. Je tiens également à dire quelques mots au sujet de la question qui se rattache au droit qu'aurait l'administration de l'Intercolonial de faire passer ses employés d'un rang quelconque à un autre rang plus élevé. Je parlerai aussi de l'opportunité qu'il y a pour ce Gouvernement ou pour tout autre gouvernement de ne pas acheter le charbon dont il a besoin pour

l'Intercolonial des Etats-Unis ou de tout autre pays, mais du Canada, vu que l'approvisionnement de cet article que l'est du Canada peut nous fournir, à cette fin, ne peut être surpassé dans aucune autre partie du monde. J'ajouterai quelques mots sur l'introduction du nouveau règlement de service sur la division de l'est de l'Intercolonial.

Quant à la promotion des employés de l'Intercolonial d'un rang inférieur à un rang supérieur, jusqu'à la position la plus élevée, je tiens à dire que ni ce Gouvernement ni aucun autre n'a donné à cette question l'étude sérieuse qu'elle réclame.

Si j'en avais le loisir, je ferais voir que des hommes qui ont grandi au service de l'Intercolonial occupent aujourd'hui des postes très importants sur les chemins de fer américains et, en notre pays, dans l'exploitation des réseaux du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc. Le premier ministre a déclaré que le Gouvernement s'est donné pour règle de faire en sorte que les employés de l'Intercolonial pussent atteindre aux charges les plus importantes. Je regrette d'avoir à dire que ce n'est pas ce qui a lieu. Le 26 février dernier, je demandais:

1. Quels sont les noms des personnes que l'on a nommées à des emplois parmi le personnel du bureau central de l'Intercolonial depuis le 21 septembre 1911?
2. Quels étaient leurs prédécesseurs?
3. Quels sont les appointements des personnes ainsi nommées, et quels étaient ceux de leurs prédécesseurs respectifs?
4. Sur quels chemins de fer ces nouveaux titulaires ont-ils acquis de l'expérience, et quels étaient les appointements de chacun d'eux?

On me répondit que neuf nominations nouvelles avaient été faites au bureau central de Moncton. La Chambre sera sans doute fort étonnée d'apprendre que des neuf personnes qui furent nommées il n'en est pas une seule qui faisait auparavant partie du personnel de l'Intercolonial. Avant sa nomination, M. Gutelius avait été chargé d'une investigation sur la construction du Transcontinental, et avait été précédemment à l'emploi du Pacifique-Canadien. Le successeur de M. E. Tiffin, M. C. A. Hayes, qui, lorsqu'il était à l'emploi du Grand-Tronc, recevait $700 par mois, fut nommé au bureau central de Moncton, à $833.33 d'appointements par mois. M. H. F. Alward, qui recevait $3,200 par année à l'emploi d'un autre chemin de fer, s'est vu appelé à exercer, au service de l'Intercolonial, une charge comportant une rémunération de $333.33 par mois. M. C. B. Brown,

venu du Pacifique-Canadien pour succéder à M. W. B. Mackenzie, touche maintenant $500 par mois au lieu des $4,500 par an qu'il recevait autrefois. M. W. A. Duff, qui a remplacé M. A. E. Killam, était au service du Transcontinental et recevait $250 par mois; ses appointements sont les mêmes depuis qu'il est à l'emploi de l'Intercolonial. M. R. G. Gage a été nommé aux appointements mensuels de $200, en remplacement de M. E. A. Rolfe; il était précédemment à l'emploi de la General Railway Signal Company of Canada. M. W. R. Devonish a été fourni par la commission d'enquête du Transcontinental et nommé à $200 par mois. M. G. E. Smart est venu du Pacifique-Canadien et est chargé, moyennant une rémunération de $300 par mois, de remplir une partie des devoirs assignés à W. N. Appleton, W. E. Barnes et M. Sharp.

Robert Klock est le seul des neuf dont on puisse dire qu'il a acquis quelque expérience sur l'Intercolonial. Il était précédemment à l'emploi du ministère des Chemins de fer et des Canaux, et il est bien probable que son expérience se réduit à fort peu de chose.

Ainsi, le premier ministre vient nous dire que le Gouvernement s'est donné pour règle d'élever aux plus hauts emplois de l'Intercolonial des hommes qui ont grandi au service de ce chemin de fer; or, je me fonde sur la réponse qu'on me faisait le 26 février dernier et que je viens de citer en partie pour lui démontrer qu'on ne se conforme pas à cette règle; et je prétends qu'il y a parmi le personnel de l'Intercolonial des employés aussi aptes que qui que ce soit en Amérique à occuper les postes les plus importants, tant au bureau central que dans les autres services de ce chemin de fer. Rien, absolument rien ne donne raison au Gouvernement d'aller recruter hors du personnel de l'Intercolonial les titulaires de ces emplois importants.

Sur ce point, je veux me borner à faire voir que toutes les personnes que le Gouvernement a appelées à ces postes importants avaient acquis leur expérience au service de chemins de fer autres que l'Intercolonial et que, par conséquent, il ne se conforme pas à la règle que, à en croire ce que le premier ministre a dit ce soir même, il se serait donnée. Je pourrais donner les noms de nombre d'autres personnes qui ont passé leur vie à l'emploi de l'Intercolonial—moyennant rémunération, bien entendu—de personnes réunissant toutes les qualités requises pour occuper ces postes élevés, mais auxquelles on a préféré des gens qui avaient été au service d'autres chemins de fer.

Pour ce qui est de l'achat du charbon pour l'Intercolonial, je considère que chaque fois qu'il est possible de se procurer le charbon aux mines de la Nouvelle-Ecosse ou des autres parties du Canada, le Gouvernement devrait s'abstenir de l'acheter à l'étranger. Les 15,000 tonnes qu'il a achetées cette année aux Etats-Unis, le directeur général de l'Intercolonial aurait pu se les procurer aux houillères de la Nouvelle-Ecosse.

Dans l'interview qu'il accorda aux journaux, M. Gutelius ne donnait aucune raison susceptible de l'excuser d'être allé acheter ce charbon hors de la Nouvelle-Ecosse, étant donné surtout que chacune des 15,000 tonnes qu'il a importées aux Etats-Unis, l'Intercolonial l'a payé à peu près $1.25 de plus que lui aurait coûté le charbon provenant de la Nouvelle-Ecosse, et que, à ce moment-là, les mineurs se trouvaient dans la plus grande gêne, les mines de la province, les moins importantes notamment, étant en demi-chômage. Je tiens à faire une autre observation sur l'achat de ce charbon.

Contrairement à ce que tout autre aurait fait, le Gouvernement actuel est allé inviter quatorze ou quinze maisons américaines à soumissionner la fourniture du charbon de l'Intercolonial. S'il avait, en décembre, janvier ou février, chargé les propriétaires des houillères de la Nouvelle-Ecosse de lui fournir le charbon dont on aurait eu besoin l'année suivante, on aurait eu le temps d'extraire le charbon des mines. Les exploitants ne sont pas assez sots pour garder le charbon dans le sol et laisser l'eau envahir les mines quand ils peuvent compter sur des commandes. Cette manière d'agir fut cause qu'au cours de l'hiver dernier les houilleurs de la Nouvelle-Ecosse se sont trouvés aux prises avec des inconvénients et des privations de toute sorte. L'adjudication de ces entreprises aurait fourni beaucoup plus d'emploi à ceux qui gagnent leur vie à l'extraction du charbon et aux autres travaux des mines.

Quand nous faisons observer que M. Gutelius ne s'est pas même donné la peine de s'enquérir si les quinze houillères de la Nouvelle-Ecosse auraient été en mesure de fournir le charbon nécessaire à l'Intercolonial, on nous répond qu'en 1901 le cabinet libéral a acheté du charbon aux Etats-Unis. Je ne suis pas de ceux que l'esprit de parti aveugle au point de ne pas réprouver une action injustifiable. Mais en 1901

les houilleurs de la Nouvelle-Ecosse menaçaient de se mettre en grève, et les exploitants des mines n'étaient pas en mesure de s'engager à fournir tout le charbon dont l'Intercolonial avait besoin. On n'acheta néanmoins que 50,000 ou 60,000 tonnes de charbon à l'étranger. En 1907, on n'acheta pas de charbon aux Etats-Unis, bien que l'on fût alors menacé d'une grève; à vrai dire, il s'en déclara une à Springhill, qui, malheureusement, devint générale en 1909. C'est pour cette raison que le sous-ministre des Chemins de fer cherchait alors à savoir à quel prix il aurait pu acheter le charbon aux Etats-Unis. Néanmoins, en dépit de la grève des houilleurs de la Nouvelle-Ecosse, on put, cette fois-là, se dispenser d'acheter du charbon à l'étranger.

Je considère que l'on ne devrait pas inviter d'étrangers à soumissionner la fourniture du charbon nécessaire à l'Intercolonial, et qu'on ne devrait pas importer de charbon pour ce chemin de fer tant qu'il existe quelque moyen de s'en procurer dans la Nouvelle-Ecosse.

La commission des chemins de fer a, il est vrai, ordonné à tous les chemins de fer relevant de sa juridiction de mettre en vigueur ce que l'on appelle le règlement universel (standard rules); mais cette ordonnance ne vise en aucune façon la gestion des affaires de l'Intercolonial, parce que la juridiction de la commission n'embrasse pas le réseau de l'Etat. Cette ordonnance, par conséquent, est sans effet à l'égard des règlements de l'Intercolonial. Il y a quelques jours, je demandais au ministre pour quelle raison on avait adopté ce règlement, et combien il en a coûté pour l'adopter. Il me fit cette réponse:

Le règlement universel est en vigueur sur une partie de l'Intercolonial et nombre de prescriptions en sont en vigueur sur le reste du réseau.

Il ajoutait que le Gouvernement avait employé jusqu'à quatorze personnes pour expliquer ce règlement au personnel de l'Intercolonial, et qu'il leur a payé $5,000 pour mettre les employés au fait de choses qu'ils connaissent beaucoup mieux que ceux qui sont censés les leur enseigner. Ce que je trouve le plus étonnant, c'est que le ministre m'ait répondu que l'on a adopté ce règlement pour assurer plus de sûreté sur l'Intercolonial. Ce soir, au moment où il avait la parole, je l'ai prié de me dire quel a été le nombre relatif des pertes de vie et des accidents sur l'Intercolonial et les autres voies ferrées du Canada. Quelle réponse m'a-t-il faite? Quatre jours à peine après avoir déclaré que l'on mettait le nouveau règlement en vigueur pour obtenir plus de sûreté, il s'avouait incapable de répondre à ma question parce que les renseignements lui faisaient complètement défaut. Par conséquent, s'il a répondu comme il a fait à la question que je lui posai au sujet de la mise en vigueur de ce règlement, c'est parce qu'il n'avait pas de données démontrant qu'il est plus propre que celui qui régit depuis de longues années l'exploitation de l'Intercolonial à mettre la vie des gens à l'abri des accidents.

Il donna aussi la réponse à ma question, que ces règles avaient été adoptées en vue d'encourager "l'économie et la célérité dans l'exploitation du chemin de fer". Il m'est parvenu des plaintes d'employés de chemins de fer en service entre Truro et Sydney (ce dernier endroit se trouvant dans la circonscription que je représente), contre l'introduction et l'application de ces règles conventionnelles. Il se trouve nombre d'anciens employés qui ont été au service de l'Intercolonial vingt, trente ou quarante ans, on peut dire depuis l'établissement du chemin de fer, qui ont blanchi sous le harnais, et qui ne comprennent pas très bien ces règles et leur mode d'application, ayant été depuis leur enfance pour ainsi dire habitués aux règles qui sont restées en vigueur jusqu'ici sur l'Intercolonial; comme résultat, nombre de ces anciens serviteurs, hors d'état de se familiariser suffisamment avec ces nouvelles règles pour y donner suite sur leurs trains, vont être, en conséquence, forcés de quitter l'emploi de l'Intercolonial. Le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux a, ce soir, donné raison à ces employés, en affirmant qu'il s'en trouvait parmi eux qui ne pouvaient se rompre à l'application de ces règles. Que va-t-il faire d'eux? Il pourrait faire venir des hommes du Pacifique-Canadien ou du Grand-Tronc, qui connaissent ces règles et savent comment les appliquer. Il assignerait ces nouveaux employés aux positions naguère occupées par ces anciens serviteurs de l'Intercolonial, conducteurs, etc., et il reléguerait eux-ci dans les emplois d'aiguilleurs ou autres de cette nature, à des salaires très inférieurs. Je demande au ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux: Est-ce là les traiter avec justice? Etant donné que ces employés de chemin de fer de cette partie du pays lui ont fait parvenir des statistiques établissant qu'il est arrivé moins d'accidents sur l'Intercolonial, en proportion du nombre des voyageurs, que sur aucun autre chemin de fer au Canada, je lui demande: Y a-t-il lieu d'introduire ce règlement de service sur la section est du chemin de fer Intercolonial? Quel était le mobile de

la commission des chemins de fer en proposant l'adoption de ces règles conventionnelles? La raison, c'était que dans Toronto, Montréal et les grandes villes du Canada central, il se trouvait diverses compagnies faisant circuler leurs trains sur les mêmes voies.

En vue d'assurer la protection des voyageurs sur ces lignes, il devient nécessaire d'établir des règles uniformes, mais pareille raison n'existe pas sur la section est de la Nouvelle-Ecosse, elle n'existe pas non plus sur une partie quelconque de l'Intercolonial, sauf la partie la plus rapprochée de Montréal, et, si mes renseignements sont exacts, le règlement de service y est en vigueur depuis quelque temps déjà.

J'aurais voulu discuter nombre d'autres questions se rattachant à l'Intercolonial, mais je ne retiendrai pas davantage la Chambre à cette heure avancée. Que le ministre intérimaire des Chemins de fer ne vienne pas déclarer à la Chambre qu'il ne lui parvient pas de plaintes de la part des employés, ou de la part des voyageurs par l'Intercolonial sur la section est de la Nouvelle-Ecosse. S'il ne lui parvient pas de telles plaintes, son cas est exceptionnel, car il parvient à tous les députés de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick et de l'est de la province de Québec, de jour en jour, des exposés de griefs de la part des employés de ce chemin de fer et de ceux qu'il transporte, griefs dont le Gouvernement devrait se préoccuper. Le ministre intérimaire a répondu à l'honorable député de Westmoreland qu'il avait soumis ce projet de résolution à la Chambre en vue d'en tirer un avantage politique. L'honorable ministre peut être assuré que, si les députés libéraux à la Chambre des communes avaient surtout pour préoccupation de tirer un avantage politique de la situation de l'Intercolonial, ils n'auraient jamais songé à soulever cette question en cette enceinte; car, à en croire le rédacteur d'un journal de la Nouvelle-Ecosse, qui est la propriété du principal *whip* du parti conservateur, si le Gouvernement persiste à administrer le chemin de fer Intercolonial comme il le fait actuellement, il ne se trouvera pas un seul candidat conservateur pour se faire élire dans aucun des comtés de la Nouvelle-Ecosse desservis par l'Intercolonial. Si nous n'étions mus que par l'intérêt politique, nous laisserions les choses dans l'état où elles sont, nous laisserions le Gouvernement s'en aller à sa ruine et préparer la défaite de ses propres amis dans la Nouvelle-Ecosse. Mais, à mon avis, les membres de la députation dont les comtés sont traversés par l'Intercolonial failliraient à leur devoir s'ils s'abstenaient de signaler à la Chambre et au pays les griefs existants et qui exigent l'application d'un prompt remède.

A aucune époque l'Intercolonial n'a été plus impopulaire chez ses clients et chez ses employés qu'il ne l'est maintenant, et j'espère que le Gouvernement tentera de remédier au mal. J'ai confiance qu'il comprendra que l'Intercolonial ne doit pas être administré comme une compagnie ordinaire de chemin de fer, parce qu'il n'a pas été construit pour l'être. L'Intercolonial a été bâti pour être le chemin de fer du peuple et il a été administré dans ce but, et si jamais, au cours de son existence cette fin a été perdue de vue, le peuple en a manifesté de l'humeur et a forcé le Gouvernement du jour à mieux comprendre son devoir sur ce point. C'est le but que poursuit mon honorable ami qui a proposé la motion auquel je me range.

(La motion de M. Emmerson, mise aux voix, n'est pas adoptée.)

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Boivin,	Loggie,
Bourassa,	Maclean (Halifax),
Brouillard,	MacNutt,
Buchanan,	McCrea,
Cardin,	McKenzie,
Champagne,	Michaud,
Chisholm (Inverness),	Molloy,
Delisle,	Oliver,
Demers,	Pacaud,
Fortier,	Papineau,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Proulx,
Gauvreau,	Reid (Restigouche),
Hughes (King) (I.P.-E.),	Ross,
Kyte,	Sinclair,
Lachance,	Thomson (Qu'Appelle),
Lanctôt,	Tobin,
Laurier (sir Wilfrid),	Truax,
Law,	Turgeon,
Lemieux,	Verville et
	White (Victoria) (Alb.)—39.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Coderre,
Ames,	Currie,
Armstrong (Lambton),	Edwards,
Arthurs,	Elliot,
Ball,	Fisher,
Barrette,	Garland,
Bellemare,	Girard,
Bennett (Calgary),	Hanna,
Blain,	Hartt,
Blondin,	Hazen,
Borden,	Hepburn,
Boulay,	Hughes (Victoria, O.),
Bowman,	McCurdy,
Brabazon,	McKay,
Bradbury,	McLean (Queen, I.P.-E.),
Broder,	Marshall,
Burnham,	Middlebro,
Clarke (Wellington),	

Mondou,	Smith,
Morphy,	Smyth,
Morris,	Steele,
Morrison,	Stevens,
Nantel,	Stewart (Hamilton),
Nicholson,	Stewart (Lunenburg),
Paquet,	Sutherland,
Paul,	Taylor,
Pelletier,	Thoburn,
Reid (Grenville),	Thornton,
Robidoux,	Tremain,
Roche,	Walker,
Rogers,	Wallace,
Schaffner,	Webster,
Sexsmith,	Weichel,
Sharpe (Lisgar),	White (Renfrew) et
Shepherd,	Wright—69.

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionists.
MM	MM.
Aikins,	Turriff,
Baker,	Kay,
Barnard,	McCraney,
Beattie,	Lafortune,
Burrell,	Douglas,
Bristol,	Bickerdike,
Chabot,	Béland,
Cochrane,	Graham,
Cockshutt,	Charlton,
Davidson,	Chisholm,
Doherty,	Marcil,
A. de Witt Foster,	Carroll,
Fowler,	McLean (Sunbury),
Gauthier,	Ethier,
Kemp,	Robb,
Lancaster,	Guthrie,
Perley,	Murphy,
Rhodes,	Macdonald (Pictou),
McLeod,	Carvell,
Rainville,	Séguin,
Nickle,	Marcile,
Clark (Bruce),	German,
Wilcox,	Lapointe (Kamouraska),
Henderson,	Clark (Red-Deer),
Meighen,	Nesbitt,
Sharpe (Ontario-nord),	Cruise,
Foster (Toronto-nord),	Devlin,
Macdonell,	McMillan,
Carrick,	Lapointe (Saint-Jacques),
White,	Emmerson,
Stanfield,	Pardee,
Clare,	Cash,
White (Renfrew),	Lanctôt,
Northrup,	Lovell,
Wilson,	Wilson,
Glass,	McCoig,
Clements,	Knowles,
Thompson,	Warnock,
Barker,	Power,
Munson,	Boyer,
Alguire,	Martin (Sainte-Marie),
Forget,	Bureau,
Crothers,	Pugsley,
J. E. Armstrong,	Martin (Regina),
Jamieson,	Neely,
Porter,	Richards,
Fripp,	Gordon.

M. EMMERSON: J'ai pairé avec le ministre des Finances. Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M. GRAHAM: J'ai pairé avec l'honorable ministre des Chemins de fer. Si j'avais voté, je l'aurais fait en faveur de l'amendement.

M. BELAND: L'on m'a pairé avec l'honorable député d'Ottawa. Si j'avais voté, j'aurais voté pour l'amendement.

M. MACDONALD: J'ai pairé avec l'honorable député de Cumberland. Si j'avais voté, c'eut été pour l'amendement.

M. FOWLER: J'ai pairé avec l'honorable député de Sunbury-et-Queen. Si j'avais voté, je l'aurais fait contre l'amendement.

M. CARVELL: J'ai pairé avec l'honorable député de York (N.-B.). Si j'avais voté, je l'aurais fait pour l'amendement.

M. KNOWLES: J'ai pairé avec l'honorable député de Comox-Atlin. Si j'avais voté, c'eut été pour l'amendement.

M. DOHERTY: L'on m'a pairé avec l'honorable député de Bonaventure. Si j'avais voté, c'eut été contre l'amndeement.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité des subsides, sous la prédence de M. Blondin.)

M. BORDEN: Il est trop tard pour commencer aucun travail. Je propose le renvoi de la discussion.

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

La séance est levée à une heure et trente-deux minutes, mercredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 6 mai 1914.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles on a répondu verbalement sont indiquées par un astérisque.)

BARRAGES DANS LE SAINT-LAURENT.

M. MORRIS demande:

1. Le Gouvernement sait-il que des barrages ont été récemment construits dans le Saint-Laurent entre l'île du Large ou l'île Dondaine et la Grande-Ile, en face du rapide du Coteau, pour y établir une force hydraulique?

2. Le Gouvernement a-t-il autorisé quelqu'un à construire ces barrages?

3. Qui a autorisé la construction de ces barrages?

M. REID:

1. M. Zéphirin Boyer a construit un batardeau entre la Grande île et la tête de l'île du Large.

2. Non.

3. Elle n'a pas été autorisée.

FANFARE DU REGIMENT ROYAL CANADIAN.

M. MACDONALD demande:

1. La musique du régiment Royal Canadian peut-elle, d'après les règlements, prendre part à une manifestation de nature politique, sans permission?

2. Ladite musique a-t-elle obtenu la permission de prendre part à une manifestation de cette nature, à Halifax, dans la soirée du 20 avril?

3. Qui a demandé cette permission, dans cette circonstance?

4. La musique a-t-elle été payée pour ses services à cette date? Dans l'affirmative, quelle somme lui a été versée, et par qui?

M. SAM. HUGHES:

1. Le paragraphe 875 des règlements et ordonnances de la milice, de 1910, amendé en 1914, par l'ordre général n° 34, dit, au sujet des fanfares qui jouent dans les processions étrangères à la milice:

(a) Avec l'approbation de son commandant, toute fanfare militaire peut figurer en uniforme et jouer dans toute procession étrangère à la milice, ou à toute réunion ou manifestation étrangère à la milice, pourvu qu'elle y soit accompagnée d'un drapeau Union Jack d'une dimension de trois pieds sur quatre.

(b) Si le commandant refuse son approbation, il doit immédiatement donner les raisons de son refus aux quartiers généraux, par la voie régulière.

2. La musique n'est pas sortie, le 20.

3 et 4. Réponse sous le numéro 2.

PROPRIETES LOUEES A SHERBROOKE.

M. McCREA demande:

1. Le Gouvernement a-t-il loué ou acheté de madame Norris Worthington, une propriété située à Sherbrooke (Qué.)?

2. S'il en est ainsi, quel est le prix de la location ou de l'achat?

3. Dans quel but cette propriété a-t-elle été louée ou achetée?

M. HUGHES: Les propriétés ci-après mentionnées ont été louées de Mme N. W. Worthington, dans la ville de Sherbrooke: Le premier étage et un magasin au rez-de-chaussée de l'édifice Brooks, pour servir temporairement de quartiers aux N. C. O., à la musique et à la section des brancardiers du 53e régiment, à raison de $75 par mois. Aussi une maison devant servir temporairement de quartiers aux officiers du 53e régiment, à raison de $100 par mois.

RECLAMATIONS DES DOUANES POUR CAUSE DE SOUS-EVALUATION.

M. TRUAX demande:

1. Le ministère des Douanes a-t-il une réclamation contre Hannan's Store, Limited, Montréal, de $315 ou autre montant, pour marchandises que l'on prétend avoir été déclarées en douane au-dessous de leur valeur?

2. Dans l'affirmative, pourquoi ce montant n'a-t-il pas été perçu?

3. Depuis quel temps existe cette réclamation?

M. REID:

1. Oui.

2. La réclamation est contestée.

3. La réclamation est basée sur des plaintes faites au sujet de faibles sommes à payer sur marchandises importées depuis le 1er mars 1911.

SOUS-INSPECTEUR DES POIDS ET MESURES A QUEBEC.

M. MARCIL demande:

M. John Théodore Dagneau, de Robitaille (Qué.), est-il encore employé par le ministre du Revenu de l'intérieur à titre de sous-inspecteur des poids et mesures dans le district des poids et mesures de Québec?

M. NANTEL:

Oui.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH A DEAN-SETTLEMENT.

M. SINCLAIR demande:

1. Quels ont été l'entrepreneur ou les entrepreneurs, en première instance, de la construction de l'embranchement de chemin de fer entre Dartmouth et Dean-Settlement, province de la Nouvelle-Ecosse?

2. Quelle est la date du contrat?

3. De combien de milles se compose l'embranchement, et à combien était estimée la dépense brute d'après le contrat?

4. Si les travaux du premier contrat ont été confiés à des sous-entrepreneurs, quels sont les noms de ceux-ci, le nombre de milles à construire par chacun d'eux et les sommes qui leur sont payables en vertu de leurs sous-contrats?

M. REID:

1. M. P. et T. Davis.

2. Le 16 février 1914.

3. De 73 milles. Les travaux, faits selon la liste des prix, ont représenté $1,740,277.98.

4. Les travaux prévus dans le premier contrat n'ont pas été confiés à des sous-entrepreneurs.

PROPRIETE DE L'HOTEL CARSLAKE.

*M. LEMIEUX demande:

Ayant déjà 15,732 pieds de terrain disponible près de la gare Bonaventure, à Montréal, pour les fins du service postal, d'après la ré-

ponse donnée par le ministre des Travaux publics, le 27 avril 1914, le Gouvernement cherche-t-il encore à acquérir la propriété de l'hôtel Carslake?

M. REID: Le ministre des Travaux publics n'a jamais dit que nous avions, près de la gare Bonaventure, un terrain disponible de 15,732 pieds. En 1907, le Gouvernement acceptait ce terrain en échange d'une propriété située sur la rue de la Cathédrale. Le bornage fait et homologué en a attribué une partie à la cité, et ce qui nous en reste ne comprend que 10,984 pieds et constitue une propriété de formes irrégulières. Nous sommes à travailler à l'expropriation de l'hôtel Carslake.

HOMARDERIE DE PORT-DANIEL.

M. MARCIL demande:

1. Quels étaient les soumissionnaires pour le service fait par chaloupe à gazoline à la homarderie de Port-Daniel, cette année, et quels étaient les prix mentionnés dans les soumissions?

2. A qui le contrat a-t-il été adjugé? Etait-il le plus bas soumissionnaire, et quel était le montant mentionné dans sa soumission?

M. HAZEN:

1. Robert Sullivan, de Port-Daniel-centre, P. Q., $12.50 par jour; Edmund Dea, de Port-Daniel-ouest, P. Q., $12.70 par jour.

2. (a) Robert Sullivan; (b) Oui; (c) $12.-50 par jour.

INTERCOLONIAL—SYSTEME DE SIGNAUX DIT BLOCK SIGNAL.

M. A. K. MACLEAN demande:

1. Le système de signaux dit Block Signal a-t-il été installé sur le chemin de fer Intercolonial depuis Halifax jusqu'à Windsor-Junction?

2. Dans l'affirmative, qui a obtenu le contrat, et quel montant lui est payé?

M. REID:

1. Oui.

2. La Union Switch and Signal Company. $85,000 en tout, pour établir le système de signaux dit "Block Signal de Saint-Jean à Hampton", de Moncton à Painsec-Junction, et d'Halifax à Windsor-Junction.

QUAI DE ROCKY-POINT.

M. J. J. HUGHES demande:

1. Qui a recommandé d'acheter de Malcolm McKinnon un site et le droit de passage pour un quai à Rocky-Point, près de Charlottetown (I.P.-E.)?

2. Qui, après que le site et le droit de passage ci-dessus mentionnés eurent été acquis, a recommandé de ne pas les utiliser?

M. REID:

1. L'ingénieur divisionnaire.

2. Par pétition des habitants.

[M. Lemieux.]

LA CHAMBRE ADOPTE SANS DISCUSSION UNE MOTION TENDANT A FAIRE PRODUIRE L'ETAT CI-APRES.

M. SAMUEL SHARPE demande:

Etat indiquant si, au cours des derniers 15 ans, le gouvernement a payé à Newton Wesley Rowell, C. R., quelque somme d'argent pour services légaux, quelles sommes et quand payées; si le gouvernement a payé à la société légale dont M. Rowell est l'associé principal quelque somme d'argent pour services professionnels, quelles sommes ont été payées et en quelles an-3 heures p.m.

SEANCE DU MATIN.

M. BORDEN propose:

Que lundi prochain, le 11 mai courant et après, jusqu'à la fin de la session, la Chambre se réunira à onze heures du matin, et qu'outre la suspension ordinaire à 6 p.m., la séance sera aussi suspendue, chaque jour, depuis 1 jusqu'à 3 heures p.m.

Sir WILFRID LAURIER: Mon très honorable ami m'a passé l'autre jour une liste de quatorze mesures qu'il reste encore au Gouvernement à présenter au cours de cette session. Les procès-verbaux de la journée d'hier en mentionnent cinq, et il en restera donc neuf. Je compte que mon très honorable ami voudra bien les déposer cette semaine, si elles doivent être présentées à cette session. Si elles ne devaient pas l'être cette semaine, je demanderais leur remise à la session prochaine. Bien qu'elles aient leur utilité, beaucoup de ces mesures ne sont pas d'une nature importante, et je crois qu'à l'époque où nous en sommes il est bon d'expédier la besogne aussi vite que possible. Je suggérerais de ne pas commencer lundi, mais mercredi, nos séances du matin, car beaucoup de députés ne peuvent être ici lundi.

M. BORDEN: Si mon très honorable ami n'y voit pas d'inconvénient, j'aimerais mieux commencer lundi. Nous pourrons, s'il le désire, soumettre ce jour-là des mesures qui ne sont pas sujettes à discussion. Je crois qu'il vaut mieux nous y mettre tout de suite, car autrement nous n'en verrons jamais la fin. Pour ce qui est du dépôt cette semaine de certaines mesures, je dirai bien que, sans en prendre l'engagement, je m'y efforcerai. Mon très honorable ami peut être sûr que j'en ai hâté de mon mieux le dépôt jusqu'à présent, et que je continuerai à m'y employer à l'avenir.

Sir WILFRID LAURIER: Cela semble n'avoir pas suffi. Se propose-t-on de pré-

senter cette année le bill relatif aux banques coopératives?

M. BORDEN: Je n'en suis pas absolument certain.

(La motion est adoptée.)

QUESTIONS RELATIVES AU CANADIAN-NORTHERN.

M. OLIVER: Je désirerais mettre devant le premier ministre un certain nombre de questions relatives à l'aide que l'on projette de donner au Canadian-Northern; cela, en vue de faciliter le débat. Je vais simplement en donner lecture, afin qu'elles soient consignées au compte rendu des Débats, et pour que le premier ministre se procure les renseignements nécessaires. Voici ces questions:

Est-ce qu'une partie des fonds recueillis à l'aide de la garantie que l'on se propose d'accorder au Canadian-Northern sera employée à l'achèvement, amélioration ou extension des lignes de cette compagnie dans l'Alberta et la Saskatchewan; autrement dit, à l'achèvement, amélioration ou extension des lignes de l'Alberta dites Canadian-Northern-Alberta et Canadian-Northern-Western et des lignes de la Saskatchewan dites Canadian-Northern-Saskatchewan? Dans l'affirmative, sur quelles lignes ces fonds seront-ils employés et combien de ces fonds seront-ils dépensés sur chaque ligne.

(a) A l'acquittement des dettes existantes,

(b) A l'achèvement des ouvrages en cours d'exécution,

(c) A l'amélioration des lignes achevées,

(d) A une extension du réseau actuel.

Au cas où la compagnie manquerait à ses engagements et au cas d'une confiscation par le Gouvernement, jusqu'à quel point l'Alberta et la Saskatchewan sont-elles protégées par les termes de la résolution en ce qui concerne les garanties accordées par elles à cette compagnie et aux compagnies dont elle se compose pour l'achèvement et la mise en service des lignes qui font l'objet de cette garantie et pour le versement des intérêts?

Les termes de l'article 10 peuvent-ils s'interpréter de façon à annuler ou modifier l'effet de quelqu'une des conventions arrêtées entre les provinces de l'Alberta ou de la Saskatchewan et le Canadian-Northern relativement aux lignes de la compagnie dans ces mêmes provinces?

M. BORDEN: Je suis fort obligé à mon honorable ami pour la faveur qu'il me fait de me prévenir de ses intentions. Si d'autres que lui parmi la députation en général désiraient des renseignements, une indication de ce que l'on veut me serait très agréable.

Qu'il me soit permis de déposer sur le bureau de la Chambre un état des actions et des émissions autorisées des compagnies énumérées dans l'annexe première. Je dirai en même temps à mon très honorable ami sir Wilfrid Laurier que j'espérais être en mesure de mettre devant la Chambre aujourd'hui de nombreuses pièces, y compris plusieurs de celles que l'on a demandées; mais le désir d'y joindre les originaux eux-mêmes nous a été une cause de retard. Ayant appris que ce retard était dû à une insuffisance du nombre des copies déjà dressées, j'ai demandé que l'on m'apportât tout de suite les originaux afin de les déposer aujourd'hui même, si l'on ne peut faire davantage, et les copies auxquelles je viens de faire allusion seront produites ce soir ou demain. Je ne suis pas sûr que ces papiers comprendront tout ce que mentionne la lettre que mon très honorable ami m'a fait parvenir aujourd'hui, mais j'ai demandé que l'on s'employât activement à fournir aussi les informations dont il est parlé dans cette lettre.

M. GERMAN: Le premier ministre voudra-t-il bien déposer sur le bureau de la Chambre un état indiquant le total des actions que ces diverses compagnies sont autorisées à émettre. Le paragraphe A de l'article 2 de la convention dit entre autres choses:

Accorder une première hypothèque ou charge fixe et spécifique sur les actions énumérées dans la première partie de la deuxième annexe des présentes résolutions.

Il est fait mention de certaines actions qui seraient cédées libres de toute charge antérieure. Est-ce que le Gouvernement voudrait bien déposer sur le bureau de la Chambre un état indiquant le total des actions que toutes les compagnies mentionnées dans la première partie de la deuxième annexe sont autorisées à émettre.

M. BORDEN: Il vient justement d'être mis sur le bureau un état indiquant le chiffre des capitaux autorisés et celui des émissions d'actions de ces compagnies. Ceci doit répondre, si je ne me trompe, à ce que demande l'honorable député. Dans le cas contraire, je me ferai un devoir de fournir les renseignements qui manqueraient.

Certaines des pièces auxquelles je faisais allusion tantôt viennent d'arriver. Je vais, si on le veut bien, déposer sur le bureau des papiers au nombre desquels se trouvent des demandes officielles d'aide et des états que la compagnie nous a fait parvenir et où sont mentionnés le chiffre de ses capitaux, sa recette, les frais à faire pour achèvement, et ainsi de suite.

Je dépose aussi sur le bureau plusieurs exemplaires corrigés du prix de revient estimatif des améliorations. En réponse à l'honorable député de Renfrew-sud, hier, j'ai mentionné que l'item de $5,595,754, pour les installations terminales de Mont-

réal avait été omis dans la préparation de l'état, bien qu'il fût inclus dans l'addition. Les exemplaires actuellement déposés sur le bureau tiennent compte de cette correction.

Enfin, je dépose sur le bureau de la Chambre le rapport de la première inspection et du premier examen des affaires de la compagnie par des vérificateurs désignés par le Gouvernement. Une deuxième inspection, plus minutieuse celle-là, si je ne me trompe, eut lieu subséquemment, et aboutit à un rapport plus circonstancié. Ce rapport sera déposé demain sur le bureau de la Chambre.

DISCUSSION DU BILL AMENDANT LA LOI DES TERRES DU DOMAINE FEDERAL.

La Chambre passe de nouveau en comité général à l'examen du bill (n° 136), déposé par M. Roche, tendant à modifier la loi des terres du domaine fédéral.

(Présidence de M. Blondin.)

M. W. A. BUCHANAN (Medicine-Hat): Le ministre a expliqué le but de ses amendements lorsque le bill fut soumis à la Chambre, l'autre soir. Il me sera permis peut-être d'entrer dans plus de détails, comme je représente une circonscription qui est grandement intéressée dans cette mesure. Ceux qui se sont fait inscrire pour des homesteads et préemptions dans la zone des préemptions de l'Alberta du Sud, trouvent les conditions très peu satisfaisantes; et c'est une des raisons de la demande qui a été faite au ministre et au Gouvernement de modifier la loi. Les récoltes n'ont pas été abondantes, et les cultivateurs n'ont pas été en mesure de faire face à leurs engagements. Dans mon district, la demande presque générale, c'est que cette échéance soit supprimée purement et simplement, et des pétitions à cet effet m'ont été transmises, et sans doute aussi au ministre. Je sais que les projets d'amendement en question ne sont pas du goût de la grande majorité des occupants de homesteads. La pétition qui porte le plus grand nombre de signatures a été préparée par la Farmers' Union de Foremost (Alberta), et est connue sous le nom du système de Foremost. La Chambre me permettra peut-être d'en donner lecture, afin qu'elle ait une idée de la manière de voir des occupants de homesteads et de ce qu'ils désirent obtenir:

[M. Borden.]

Au ministre de l'Intérieur, Ottawa (Ont.):

Nous soussignés, détenteurs de préemptions, nous prions humblement le ministre de l'Intérieur de permettre de faire la preuve à l'appui d'une demande de préemption en même temps que la preuve à l'appui d'une demande de homestead ou en aucun temps après cela, pourvu que les améliorations requises aient été exécutées, et sans paiement au moment où la preuve est faite ou le titre fourni.

Que le Gouvernement rembourse les versements de capital et d'intérêts effectués antérieurement sur les terres soumises à la préemption au delà de la moyenne ci-après indiquée.

Que la moyenne soit tirée du total des sommes préalablement versées sur toutes les préemptions.

Que ce montant moyen soit inscrit contre toute préemption existante, sous forme de créance hypothécaire, portant intérêt à 5 p. 100, et que le Gouvernement n'exige aucun paiement ultérieur sur ces préemptions.

Je pense que c'est là l'opinion de la plupart des occupants de homesteads. Ils ont été très découragés, et je sais pour ma part qu'ils ne sont pas effectivement en mesure d'opérer ces paiements. Il m'est parvenu des lettres approuvant les propositions du ministre, et d'autres où l'on prétend qu'il faudrait mettre plus de largeur dans l'application des dispositions de la loi. Une objection que l'on y fait, c'est qu'elle permet à celui qui dispose d'un certain capital et désireux d'obtenir le titre de son terrain, de s'acquitter envers l'administration, puis de quitter le pays, laissant la terre inexploitée. Une source d'ennui dans beaucoup de parties de ma circonscription, c'est l'individu qui fait profession d'occupant de homestead, qui se met en règle avec l'administration, puis décampe, laissant son terrain à l'abandon. La terre reste improductive, et la colonisation est enrayée. On a allégué que, si le ministre avait légiféré en vue d'assurer la colonisation, si, par exemple, il avait autorisé le dégrèvement des frais d'inscription et de préemption des homesteads en compensation de l'exécution de nouvelles amélioration, le pays et sa colonisation permanente en auraient bénéficié; que si l'on se montrait plus exigeant en matière d'établissement de clôtures et à l'égard de la superficie à mettre en culture ou du nombre des bestiaux à garder, le droit de préemption pourrait être réduit ou entièrement aboli, l'effet étant de stimuler la colonisation. Connaissant comme je connais, et comme la plupart des représentants de l'Ouest connaissent, l'effet produit par la désertion des homesteads, je crois qu'un peu d'encouragement dans ce sens aurait été d'un plus grand secours pour le pays que les

dispositions contenues dans les projets d'amendement. Le ministre a autorisé la remise d'une partie de l'intérêt. A mon avis, il aurait dû aller jusqu'au bout et supprimer l'intérêt pour chaque année. S'il est sage de supprimer l'intérêt pour une certaine période, certainement il est également sage de le supprimer entièrement; et je tiens à déclarer au ministre et au Gouvernement que l'intérêt, à mon avis, devrait être supprimé entièrement, afin de conférer quelque aide aux occupants de homesteads dans ce pays.

J'y insiste, la disposition projetée me paraît plutôt de nature à favoriser non pas le colon sérieux, mais l'homme en moyens qui se fait concéder un homestead ou un droit de préemption dans le dessein, une fois son titre obtenu, d'effectuer une vente et de décamper. Qu'on me permette de donner lecture d'une lettre exprimant les vues d'un occupant de homestead désireux de s'établir en permanence dans l'Alberta et qui voudrait voir le législateur seconder les efforts du colon sérieux. Elle est ainsi conçue:

Je relève dans le "Daily Herald", de Lethbridge, à la date du 31 mars, un article nous informant que la loi des terres du Dominion doit être modifiée. J'ai lu avec soin le texte de ces amendements projetés, et ma sincère conviction, c'est qu'il ne pourrait rien arriver de plus fâcheux pour notre voisinage immédiat que la mise en vigueur de ces projets d'amendement. Le Gouvernement a cru,—et, je le conjecture sincèrement,—que ce serait favoriser singulièrement l'occupant de homestead que de le dispenser de l'obligation de construire une maison de $300 et de lui permettre de se mettre en règle avec les autorités moyennant la construction d'une hutte ou d'un abri quelconque. Mais qui en a profité et quel est le résultat? Celui qui en a profité, ce n'est certainement pas le colon sérieux, désireux de s'établir ici, d'y élever une famille, d'y construire des écoles, églises, chemins, ponts et de contribuer d'autre manière au progrès et à la civilisation dans son voisinage; celui-là ne pourrait se contenter d'un logis coûtant moins de $300.

Le seul qu'une telle mesure puisse favoriser, c'est celui qui se fait concéder un homestead en vue de spéculer, qui y demeure juste assez longtemps pour y faire les améliorations requises, conformément à la loi, et qui ensuite retourne dans la ville ou l'état d'où il est venu, laissant son homestead et sa hutte comme lieu de propagation des mauvaises herbes et des ratons, est une abomination pour le colon sérieux, resté dans l'espoir de développer le pays et dont les efforts vont naturellement ajouter à la valeur marchande de la terre de l'absentéiste. Maintenant, en ce qui regarde ces amendements, de quel avantage sont-ils pour le voisinage? Ils vont mettre nombre de ces gens en mesure de satisfaire sur-le-champ aux exigences de l'administration relativement à leurs préemptions, puis de s'en retourner aux Etats-Unis avec un titre parfait de 320 acres de terre; mais le colon sérieux, désireux de se fixer en permanence à cet endroit, quel avantage trouve-t-il à se mettre en règle avec l'administration dès la première année plutôt que dans trois ans? Quant au projet d'amendement qui déclare en règle le concessionnaire de homestead possesseur d'un certain nombre de bestiaux, au lieu d'une certaine superficie en premier labour, je dirai en toute sincérité que 320 acres de ce terrain ne suffiront pas à l'alimentation de 24 têtes de bestiaux durant tout l'année, à moins que l'occupant du homestead ne cultive une certaine étendue en grain et en prairie artificielle; et pour y atteindre il lui faut bien faire du "cassage". Dès lors de quelle utilité cette concession lui est-elle?

Mon seul but en donnant lecture de cette lettre est de vous communiquer l'opinion d'un très intelligent et représentatif occupant de homestead de ma circonscription, combattant l'adoption de dispositions qui, à certains égards favoriseront le concessionnaire enclin à la spéculation et l'aideront à parfaire son titre plus promptement, pour ensuite, s'il le désire, décamper. J'insiste particulièrement auprès du ministre pour qu'il dispense entièrement le concessionnaire du versement de l'intérêt. Si on a jugé sage de l'en dispenser pour une certaine période, il doit être sage de l'en dispenser tout à fait, et cela serait de quelque secours pour le cultivateur. Dans ma circonscription, je le répète, le sentiment c'est que le projet d'amendement devrait aller encore plus loin, et si, en vue d'encourager le colon sérieux, on modifiait la loi de manière à provoquer l'exécution de travaux et l'application de capitaux à l'amélioration effective des propriétés, pour contrebalancer les exigences fiscales de l'administration, on pourrait dire qu'on a fait quelque chose de nature à aider les colons et concessionnaires sérieux.

M. J. A. M. AIKINS (Brandon): Monsieur le président, je dois de la reconnaissance à mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Roche), pour avoir incorporé dans son projet de loi certaines dispositions d'un bill déposé par moi au début de la présente session. Malheureusement, ce bill, n'émanant pas du Gouvernement, n'a pas été considéré par la Chambre. Le Gouvernement devrait prendre des mesures pour que les simples députés fussent mieux en état de déposer des mesures d'intérêt public et d'en assurer la délibération. Le Gouvernement canadien est censé fonctionner dans l'intérêt du peuple; en ce qui regarde l'administration des terres et du domaine de l'Etat, il est censé agir dans l'intérêt du grand nombre, et non pas de quelques-uns seulement. Ce n'est pas toujours ce qui est arrivé de fait, parfois de parti pris, mais la plupart du temps simplement par manque de pré-

voyance, parce qu'on n'était pas renseigné sur la valeur actuelle ou spéculative des terres et des ressources naturelles. On constate que le système suivi en matière de concessions de terres n'a pas donné les résultats les meilleurs. Je ne prétends pas que l'on doive changer de règle, mais au moins on pourrait s'assurer que, dans la pratique, l'application de cette règle atteindra son objet, c'est-à-dire, sauvegardera les droits du colon sérieux qui tire pleinement parti de sa concession et l'exploite comme elle doit l'être. Cela assurerait la prospérité non seulement du colon, mais du pays.

D'après les chiffres consignés dans les livres du département, la superficie totale concédée en homesteads jusqu'aujourd'hui serait de 50,100,000 acres, et sous forme de préemptions et de ventes, 8,400,000 acres, soit un total de 58,500,000 acres concédés, tant sous forme de homesteads que de préemptions et de ventes, en vertu de la loi qu'on est en train de modifier.

L'état suivant laisse voir la superficie en culture, selon les archives du département de l'Intérieur, pour les trois provinces des prairies en 1913:

Grains.	Acres.
Blé	10,036,000
Avoine	5,792,000
Orge	1,025,000
Lin	1,545,000
Autres produits	565,200
Total	18,963,000

Si vous allouez un tiers en plus pour les terres qu'on laisse reposer ou en friche, chaque année, vous arrivez encore à une superficie totale de terres en culture de 25,284,000 acres. Si à ce total vous ajoutez un tiers de plus de la dernière superficie mentionnée pour des fins de pâturages, à savoir 8,428,000 âcres, cela vous donne une superficie totale de 33,712,000 acres, qui devrait être dévolue à l'industrie agricole, soit un peu plus de la moitié de la superficie totale octroyée en homesteads, préemptions et ventes. Il s'en manque donc de 24,788,000 que les terres en culture aient cette superficie, ou d'environ les $\frac{2}{3}$.

Cela indique clairement que les dispositions de la loi des terres du Dominion concernant les concessions de homesteads, et les règlements basés sur cette loi, n'ont atteint les fins pour lesquelles on les avait adoptés. Si nous attribuons aux concessions de homesteads la superficie entière des terres en culture dans ces trois provinces, nous constatons qu'il y a environ les $\frac{2}{3}$ de ces terres qui sont laissés en friche.

[M. Aikins.]

Lorsqu'on a concédé ces terres aux colons, notre intention était qu'ils les occuperaient et les mettraient en culture. Mais ce n'est pas là ce qu'ils font. L'honorable député de Medicine-Hat (M. Buchanan) a donné une excellente raison de cet état de choses, lorsqu'il a déclaré qu'il y a un bon nombre de concessionnaires professionnels. D'accord avec les dispositions de la loi, le gouvernement a concédé des terres à un grand nombre de gens qui ne sont nullement qualifiés pour occuper des homesteads, vu qu'ils ne connaissent pas le premier mot en matière agricole.

Dans les premières années où l'Ouest fut ouvert à la colonisation, il y avait un bon nombre d'individus qui, au moyen d'une remise d'argent, occupèrent des homesteads, dans le seul but d'obtenir leurs titres. Dès qu'ils avaient obtenu leurs titres, ils revendaient leurs terres à des spéculateurs ou à des compagnies de prêt, en donnant une hypothèque sur elles, puis ils s'en allaient s'établir ailleurs. En sus de cela, il y a eu, à un moment donné, une disposition de la loi par rapport à une seconde concession de homestead, mais cet article est maintenant tombé en désuétude. La conséquence, c'est que la loi concernant les homesteads a failli au but que l'on se proposait d'atteindre, en la mettant en vigueur. Cette difficulté devient encore plus apparente, si vous prenez en considération le fait qu'il existe des millions d'acres de terre, à part celles qui ont été concédées en homesteads, qui ne sont pas en culture. Conséquemment, à mon sens, on devrait faire respecter avec le plus grand soin possible les dispositions de la loi des terres fédérales concernant les homesteads, et au lieu de se relâcher de la sévérité des dispositions de la loi, on devrait voir à ce que toutes les conditions imposées à ceux qui se font concéder des homesteads soient remplies. Selon moi, les gouvernements, dans le passé, ont été par trop généreux en concédant des terres dans le Nord-Ouest, non seulement à des colons, mais à des personnages, à des compagnies de chemins de fer, à des associations de colonisation et à d'autres organisateurs, pour un prix nominal ou certainement insuffisant. En consultant les archives du département, nous constatons que les octrois suivants ont été accordés:

	Acres.
Aux chemins de fer	31,864,074
Ventes, octrois spéciaux et métis	7,647,100
Lots de grève	687,600
Ventes des réserves indiennes retrocédées	664,600

Ventes de terres irriguées.. ..	1,052,100
A l'université du Manitoba.. ..	150,000
Total..	42,065,474

Disons 42,000,000 d'acres, en chiffres ronds. Ce total ne comprend pas la superficie des terres arpentées et celles de la compagnie de la baie d'Hudson, 6,779,900 acres; les octrois en terres aux écoles, 8,616,900 acres; les terres marécageuses du Manitoba, 1,050,000 acres; les terres louées pour pâturages, 3,876,800 acres. En mettant de côté tout cela, on a concédé, en chiffres ronds, 42,000,000 d'acres de terres.

Nous qui avons vécu dans l'Ouest savons parfaitement que le Gouvernement aurait pu racheter facilement à raison de $1 ou $2 de l'acre la presque totalité de ces terres, dans les premières années. Mais allons jusqu'à $3 de l'acre; pour 42,000,000 d'acres, on aurait déboursé une somme de $126,000,000. Si l'on calcule l'intérêt composé a 3½ p. 100 sur cette somme pour une période de 20 ans, ces terres, si le Gouvernement les avait rachetées, auraient coûté jusqu'à date environ $249,813,540. J'irai jusqu'à dire,—et ceux qui vivent dans l'Ouest savent que je n'exagère en rien,—qu'à l'heure actuelle, il pourrait les revendre à raison d'un prix moyen de $15 de l'acre. Il existe actuellement des lisières considérables de ces terres que vous ne pouriez acheter pour $40 ou $50 de l'acre. Mais plaçons à $15 de l'acre le prix moyen de ces terres, elles vaudraient aujourd'hui $630,000,000. Si nous déduisons de cette somme le montant qu'aurait dû payer le Gouvernement pour le rachat de ces terres à raison de $3 de l'acre et les intérêts, soit $249,813,540, il se trouve que le Canada a subi une perte de $340,186,460. Que n'aurions-nous pas pu accomplir avec ces $340,000,000? Mais à l'heure actuelle, au lieu que ce soit le Canada et le peuple canadien qui aient le bénéfice de cette somme énorme, ces terres sont entre les mains de spéculateurs et de compagnies privées, qui n'attendent que le moment d'empocher les bénéfices de la plus-value, créée par l'intelligence et l'industrie de ceux qui possèdent des terrains limitrophes.

On a suivi le même système de concessions excessives à l'endroit de nos autres ressources naturelles, telles que nos immenses étendues houillères, nos terres riches en gaz et en pétrole. Le Gouvernement aurait dû suivre la même politique que les individus qui possèdent une propriété; on commence d'abord par s'assurer de sa valeur. Ce n'est qu'après cela qu'on peut la trafiquer avec intelligence.

La conséquence de ne pas être au courant de la qualité et de la valeur de nos ressources naturelles, c'est que les gens, qui étaient mieux renseignés à ce sujet que les fonctionnaires du gouvernement, ont spéculé avec ces ressources à notre détriment, et ils ont fait des millions de dollars, qui auraient dû être la propriété du peuple canadien. Dans mon humble opinion, le département de l'Intérieur devrait adopter le système de dépenser quelqu'argent afin de s'assurer de la valeur réelle des propriétés que possède la couronne. A la longue, on constaterait que c'est de l'argent dépensé à propos. Si nous n'en venons pas à cela, des individus et des corporations, qui sont bien renseignés à ce sujet, récolteront les bénéfices qui appartiennent de droit au peuple de ce pays.

On peut dire la même chose à propos de nos chutes d'eau. Dans la rivière Winnipeg, nous possédons l'une des plus grandes richesses que puisse posséder un pays. Cette rivière draine une superficie de 55,000 milles carrés. Dans cette étendue, se trouve le lac des Bois, d'une superficie de 1,500 milles carrés, et le lac à la Pluie, qui a une étendue de 330 milles carrés. La rivière des Anglais vient se jeter dans la rivière Winnipeg, et cette rivière a un débit minimum de 12,000 pieds par seconde. Si ce débit était convenablement régularisé, au lac des Bois et à la rivière des Anglais, il serait de 22,000 pieds par seconde. Mais à l'heure actuelle, ces débits ne sont pas régularisés. J'attire l'attention du ministre de l'Intérieur sur la nécessité de faire ces travaux.

Dans l'état où elle est actuellement, la rivière de Winnipeg pourrait facilement développer un pouvoir de 500,000 chevaux-vapeur. Pourquoi n'a-t-on encore rien fait en ce sens? A un certain endroit, dans cette rivière, il existe une chute de 371 pieds de hauteur, du lac des Bois au lac Winnipeg, dont 240 pieds sont dans les limites du Manitoba, et 70 pieds dans les limites d'Ontario. Il existe un bon nombre de rapides et de bassins en forme de coupe, qui se prêteraient facilement au développement de l'énergie électrique. L'une de ces chutes d'eau sur la rivière Winnipeg est située à la Pointe-du-Bois, sur la frontière de l'est du Manitoba, et a 47 pieds de hauteur. La ville de Winnipeg a développé cette chute. L'usine actuelle développe 28,000 chevaux-vapeur, mais elle a une capacité d'environ 50,000 chevaux-vapeur. L'installation définitive aura un rendement de 100,000 chevaux-vapeur. La ville de Winnipeg a dépensé $3,780,000 pour développer cette chute

d'eau, à part des frais de distribution de l'énergie électrique; l'entreprise coûtera $6,000,000, si l'on inclut les dépenses qu'entraînera la distribution de l'énergie. Avant que la ville de Winnipeg ne développe cette chute, les citoyens payaient 20 cents par kilowatt-heure pour l'énergie électrique.

La compagnie électrique de Winnipeg bâtit son usine hydraulique dans le chenal Pinawa, mais elle ne diminua pas les prix. La ville de Winnipeg jugea alors qu'il était à propos de demander des soumissions afin de développer la chute qu'elle possédait sur la rivière Winnipeg, et transmettre l'énergie électrique aux citoyens. On reçut plusieurs offres, avec le résultat que la Winnipeg Electric Railway Company abaissa les prix de 20 cents à 10 cents par kilowatt-heure. Une autre compagnie avait offert de fournir à la ville 3,000 chevaux-vapeur par année, à raison de $50 par cheval-vapeur, mais comme elle exigeait une franchise exclusive pour une période de cinquante ans, dans les rues de la ville, cette offre fut refusée.

La ville de Winnipeg a donc bâti l'usine située à la Pointe-du-Bois, au coût de $6,000,000, et elle est parvenue à diminuer le prix de l'électricité à 3 cents par kilowatt-heure, sauvant ainsi aux citoyens de la ville une somme de $500,000 par année. L'énergie électrique rendue à Winnipeg coûte $12 par cheval-vapeur, mais on prétend qu'elle se vendra $10, du moment que la ville aura complété son installation. La ville de Winnipeg est propriétaire des transformateurs; elle a le droit de passage jusqu'à la Pointe-du-Bois, soit une distance de 77 milles, et elle possède un système de distribution sur une distance d'au delà de 100 milles. Voilà qui démontre bien les bénéfices que peut retirer le peuple canadien de l'exploitation des rssources naturelles de notre pays, si on le fait convenablement. La ville de Winnipeg a pu développer cette chute, parce qu'elle avait une nombreuse population, ce qui lui a grandement facilité la tâche de se procurer les fonds nécessaires afin de mener l'entreprise à bonne fin.

Si les autres villes du Manitoba pouvaient obtenir de l'argent comme l'a fait Winnipeg et se procurer la force motrice à bon marché, elles deviendraient aussi des centres industriels. Le député de Lisgar (M. Sharpe) le sait parfaitement, si on pouvait se procurer la force à bon marché à Manitou, la ville progresserait rapidement; et cette observation s'applique également à Brandon, à Souris, à Portage-la-Prairie et autres centres du Manitoba.

[M. Aikins.]

Les chutes d'eau appartiennent à l'Etat au Canada, et le gouvernement fédéral encaisse de fortes sommes provenant du paiement des droits par les populations de l'Ouest. L'Etat devrait conserver une partie de ces recettes au développement des chutes d'eau de l'Ouest, à la création d'énergie électrique et à sa transmission aux villes et villages. L'établissement de centres industriels dans l'Ouest canadien tournerait aussi à l'avantage des cultivateurs. Dans leur intérêt, je suggère au ministre de l'Intérieur qu'il conviendrait de développer ces chutes d'eau sur la rivière Winnipeg. L'ancien gouvernement, il est vrai, par un manque de prévoyance, a accordé de nombreuses concessions de chutes d'eau sur la rivière Winnipeg. Ainsi, en 1906, l'anncien gouvernement accorda aux intérêts Mann et Mackenzie une chute d'eau sur le chenal Pinawa, qui est presque parallèle du chenal principal de la rivière Winnipeg, sur un parcours d'environ vingt-cinq milles. Par suite du développement de la chute d'eau du chenal Pinawa—et je signale la chose au ministre de l'Intérieur—deux autres chutes sur le même chenal ont perdu toute leur valeur à ce point de vue, par suite de la grande quantité d'eau utilisée par l'usine génératrice de Mackenzie et Mann dans le chenal Pinawa, c'est-à-dire, un débit d'environ 8,000 pieds par seconde. Le débit total est d'environ 12,000 pieds par seconde; de sorte qu'il n'y a qu'un débit d'environ 4,000 pieds par seconde dans le chenal principal de la rivière. C'est ainsi qu'on a détruit la valeur de deux chutes appelées les Sept-Sœurs, qui ne sont plus susceptibles d'un développement suffisant, à moins que le débit ne soit régularisé sur la rivière des Anglais et sur le lac des Bois, de manière à lui donner environ 20,000 pieds par seconde. La première des chutes des Sept-Sœurs a 34 pieds de hauteur, la seconde, 37 pieds. Si on n'avait pas enlevé à ces chutes toute leur valeur, on pourrait produire 34,800 chevaux-vapeur à la première chute et 37,800 à la deuxième.

La deuxième chute sur la rivière Winnipeg est la chute des Esclaves. Elle a une hauteur de 26 pieds, y compris une chute de 8 pieds; sur le pied de 75 p. 100 de valeur, à une vitesse de 8-10, elle produira 26,000 chevaux-vapeur avec un débit naturel de 12,000 pieds par seconde, le prix de construction

étant de $94 par cheval-vapeur. Si le débit de la rivière est régularisé sur la rivière aux Anglais et sur le lac des Bois, elle pourrait produire 44,000 chevaux-vapeur, au coût de $84 par cheval-vapeur.

La chute suivante est la chute McArthur, qui a 18 pieds de hauteur. Sur le pied de 75 p. 100 de valeur, à 8-10 de cours, elle produira 18,400 chevaux-vapeur au prix de $123 par cheval-vapeur. Si le débit est régularisé, la chute produira 30,700 chevaux-vapeur, au coût de $97.50 par cheval-vapeur. Les chutes suivantes sont le Grand-du-Bonnet, le Petit-du-Bonnet et Whitemud concédées en 1910 par l'ancien gouvernement à R. R. Muir. Cette chute a une hauteur de 56 pieds, et sur le pied de 75 p. 100 de valeur avec porte d'écluse de 8-10, elle produirait 78,700 chevaux-vapeur, au coût de $69 par cheval-vapeur. Toutefois, comme on a accordé une concession à M. R. R. Muir, cette chute est éventuellement tombée aux mains de la compagnie de chemin de fer électrique de Winnipeg qui peut maintenant développer par cette chute d'eau, comme elle le jugera bon, subordonnément à des règlements qui ne protègent pas suffisamment l'intérêt public.

Les autres chutes concédées en 1906 sont les chutes d'Argent qui, avec les chutes du Pin, ont 37 pieds de hauteur totale. Sur le pied de 75 p. 100 de valeur, à 8 p. 100 de cours, ces chutes produisent 38,000 chevaux-vapeur, au coût de $70 par cheval-vapeur. L'une de ces chutes ne saurait être convenablement développée sans l'autre. En 1906, il intervint entre l'ancien gouvernement et J. S. Cummins, de Chicago, un contrat de vente du terrain même où sont situées ces chutes, le lot riverain n° 1 et la ½ ouest de section 1, township 18, rang 10, 271 acres est, à $250 l'acre, soit un total de $67,750, payables en dix versements annuels. Ce traité fut passé en dehors de tout règlement touchant le développement ou l'usage de la force. Si ce marché est maintenu, les chutes du Pin n'auront plus aucune valeur; que le ministre de l'Intérieur ne l'oublie pas. Il ne reste donc à développer sur la rivière Winnipeg que deux chutes principales, les chutes des Esclaves et les chutes McArthur. L'intérêt de l'Ouest demande que le Gouvernement reprenne possession de ces chutes d'eau qui ne sont pas développées, et qu'il les développe au bénéfice des populations et des villes et villages de l'Ouest, ainsi que des cultivateurs en général.

Je tiens à faire une observation sur les règlements existant, afin de prouver qu'ils sont insuffisants, au regard des règlements en vogue dans les autres pays, ou relativement aux règlements en vigueur dans l'Ontario. La loi relative aux chutes d'eau d'Ontario, paragraphe 4, alinéa (d) décrète:

> L'auteur de la demande doit prouver à la satisfaction du ministre qu'il a besoin de ce privilège de chute d'eau pour les usages des industries ou des machines qu'il exploite ou pour subvenir à un besoin réel ou prévu de force motrice dans le voisinage de ce privilège, et le ministre peut exiger un dépôt pour le développement projeté.

Il ne figure aucune prescription de ce genre dans les règlements fédéraux. Le paragraphe 9 des règlements d'Ontario porte:

> Il ne sera pas accordé de bail pour plus de vingt ans; mais le concessionnaire aura le droit de faire renouveler ce bail pour deux autres périodes successives de dix ans respectivement, aux termes et conditions que le ministre pourra établir.

Le paragraphe 13 décrète:

> Le lieutenant-gouverneur peut annuler le bail, si le concessionnaire ne satisfait point aux prescriptions des règlements.

Qu'on compare cette disposition avec les règlements fédéraux. Le paragraphe 8, alinéa (a) porte:

> La durée du permis sera de vingt-un ans, renouvelable pour trois périodes consécutives de vingt-un ans respectivement, moyennant une redevance annuelle fixe, qui sera remaniée au commencement de chaque période, ainsi qu'il est prescrit par les présentes.

En d'autres termes, ces chutes d'eau sont immobilisées pour une période de quatre-vingt-quatre ans, par les règlements fédéraux. Le paragraphe 8, alinéa (c) porte:

> A l'expiration de chaque période de vingt-un ans, le Gouverneur en conseil peut, sur la proposition du ministre, ordonner et donner instruction que le permis et tout bail consenti à cet égard soit annulé; néanmoins, le ministre doit donner au moins un an d'avis au concessionnaire de son intention de faire pareille annulation.

M. NEELY: L'honorable député voudra-il bien me dire quelle partie du projet de loi il discute en ce moment?

M. AIKINS: Le paragraphe se rattachant aux chutes d'eau.

M. NEELY: Il s'agit des terres arables, je crois.

M. AIKINS: Il s'agit des terres arables et des chutes d'eau. Les règlements fédéraux prescrivent l'annulation en certaines circonstances, mais non pas dans la mesure prescrite par les règlements d'Ontario. Le paragraphe 8, alinéa (e) décrète:

> A l'expiration du troisième renouvellement—c'est-à-dire à la fin de 63 ans—il sera payé une indemnité pour les travaux jusqu'à concurrence de la somme fixée par arbitrage.

Les règlements d'Ontario, paragraphe 12, clause I, portent:

Le bail sera toujours soumis aux règlements généraux que pourra faire subséquemment le Gouverneur en conseil, touchant la construction et l'exploitation des travaux affectés au développement des privilèges de chutes d'eau ou la fourniture de l'eau s'y rattachant.

Il ne semble pas qu'il figure pareille disposition dans les règlements fédéraux.

Les règlements d'Ontario, paragraphe 12, clause (b) peuvent obliger le concessionnaire à faire le développement de sa force sans sa pleine capacité, et ils portent que d'autres que le concessionnaire peuvent utiliser le surplus d'eau ou l'eau non utilisée dont il n'a pas besoin pour les usages de son industrie et cela aux conditions qui seront établies, cette salutaire disposition ne figure pas dans les règlements fédéraux.

Les règlements d'Ontario, paragraphe 12, alinéa (d) portent que, si quelqu'un désire obtenir de la force du concessionnaire et qu'ils ne peuvent tomber d'accord, le lieutenant-gouverneur en conseil peut, sur rapport dressé par la commission des chutes d'eau, fixer les prix que devra payer la personne désirant obtenir cette force, et en établissant le chiffre de l'indemnité, la commission peut demander le dépôt des livres, documents, vérifications, etc. Nulle disposition de ce genre ne figure dans les règlements fédéraux et il n'y est pas prescrit non plus que le concessionnaire est tenu de fournir de la force à d'autres personnes ou à des institutions publiques.

Les règlements fédéraux portent que le concessionnaire doit soumettre à la commission des chemins de fer une liste des prix exigés du public pour l'usage de la force, afin que cette commission remanie ce tarif et l'approuve, tous les sept ans; mais comme on l'a observé, le concessionnaire n'est nullement obligé de vendre au public cette force, et ces règlements ne confient à aucune commission le soin d'établir les tarifs relatifs à la force hydraulique dont peuvent avoir besoin ceux qui l'utilisent.

Comparez les deux séries de règlements et vous pourrez facilement reconnaître quels sont ceux qui sont davantage dans l'intérêt du public. Nous savons que grâce aux règlements d'Ontario, la commission hydro-électrique a contribué énormément au développement des industries de notre pays, en leur procurant de la force à bon marché.

Le seul motif qui justifie l'introduction de cet amendement dans la loi, c'est qu'on ne devrait pas accorder de homestead sur des terres où se trouvent des chutes d'eau ou qui sont en contact avec ces chutes d'eau, parce que ces terres sont nécessaires à leur développement. Je crois que cette disposition est très convenable. J'attirerai encore l'attention du ministre de l'Intérieur sur la nécessité de développer ces chutes d'eau qui appartiennent au gouvernement fédéral, pour que des industries puissent s'établir dans l'Ouest et que la population soit placée dans la même situation que les cultivateurs de l'ouest d'Ontario qui ont l'avantage de profiter du marché intérieur et des centres industriels déjà établis.

M. OLIVER: Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami quand il conseille au Gouvernement d'introduire un peu de relâchement dans l'application des règlements de homesteads. Les devoirs et les responsabilités du Gouvernement varient avec les changements de condition. Si le principe général posé par mon honorable ami a du bon, il ne faut pas oublier que les détenteurs de homesteads ont dans quelques cas une tendance à se soustraire aux exigences des règlements. D'autre part, il est devenu nécessaire, dans certaines conditions, que les règlements soient plus raisonnables. Nous devons nous attendre à une diminution dans nos progrès ou bien nous devons introduire quelques changements dans les conditions relatives aux homesteads. Je n'ai pas besoin d'insister pour montrer, comme l'a fait mon honorable ami, que si une faible partie de la terre concédée est seule livrée à la culture, c'est pourtant cette petite proportion de terre cultivée qui a permis au Canada de faire autant de progrès en ces récentes années. Si la moyenne des concessions de homesteads diminue, il doit se produire nécessairement une diminution correspondante dans le progrès général au Canada dans l'industrie, le commerce, la finance et les transports.

Aussi quand le ministre est en face d'une situation qui indique une diminution rapide et constante du nombre des concessions de homesteads dans l'Ouest et une réduction surprenante du nombre des préemptions, c'est son devoir de chercher et de trouver ce qu'on peut faire pour obvier à cette situation et à reprendre la marche du progrès qui est non seulement désirable, mais absolument nécessaire à la prospérité du Canada. Dans une réponse à une question que j'ai posée le 2 février il a été déclaré qu'au cours de l'année 1911, les concessions de homesteads ont été de 38,538; en 1912, de 35,226, et en 1913, de 29,640, non compris les relevés de la rivière la Paix et de la Grande-Prairie pour la semaine finissant le 31 décembre. Nos

entrées de préemptions ont été de 10,583 en 1911, 8,947 en 1912 et 6,483 en 1913. Nos concessions de homesteads ont diminué de 10,000 en deux ans et nos préemptions ont baissé d'environ 50 pour 100 dans le même temps. Le ministre est par conséquent bien autorisé à étudier de quelle manière il pourrait, par un relâchement des règlements de homesteads et de préemptions, encourager une augmentation dans l'occupation des terres de l'Ouest. On ne peut nier que les conditions existent et qu'elles ont une portée sur notre progrès. J'ai déjà donné les chiffres à la Chambre, mais je prends la liberté de répéter que la vente des terres qui s'est élevée en 1911 à 1,406,000 acres, donnant un total de $19,122,937, est tombée à 707,149 acres, donnant $9,876,155 pour l'exercice financier 1913. Je vois qu'il y a eu diminution générale dans les demandes de terres.

M. SCHAFFNER: Le fait qu'il y a maintenant moins de homesteads et de préemptions accessibles qu'il y a quelques années, n'aurait-il pas une influence sur les chiffres donnés par mon honorable ami?

M. OLIVER: Il y a certainement moins de homesteads et de préemptions disponibles aujourd'hui qu'il y a trois ans; c'est de toute évidence.

M. SCHAFFNER: Je veux dire près des voies de chemins de fer; les terres sont presque toutes occupées.

M. OLIVER: La construction des chemins de fer a contribué beaucoup à rendre accessibles des terres qui ne l'étaient pas en raison de l'absence de voies ferrées. Il y avait moins de terres disponibles pour les homesteads ou les préemptions en 1911, qu'il n'y en avait en 1908, mais il y a eu beaucoup plus de homesteads et de préemptions demandés en 1911 qu'en 1908. Il y a dans le Nord-Ouest une vaste région qui n'est presque pas colonisée, mais vers laquelle les colons commencent à se diriger. La grande région de la rivière La-Paix est ouverte à la colonisation; la terre est arpentée et les colons s'y rendent par milliers. Il n'y a donc pas beaucoup de force dans la prétention qu'il n'y a pas suffisamment de terres maintenant pour les colons s'ils en veulent. Je maintiens que le public ne veut pas prendre de terre avec les conditions qui existent en 1914, comme il en prenait en 1911.

M. SCHAFFNER: Quelles sont les conditions?

M. OLIVER: D'abord—et je n'ai pas à m'excuser de traiter cette question en me plaçant à ce point de vue—je crois que j'ai déjà prouvé aux membres de la Chambre l'importance fondamentale de la question des homesteads pour le bien-être et le progrès de tout le Canada, et quand nous constatons que les concessions de homesteads et de préemptions diminuent rapidement, il est temps de faire comprendre à la Chambre et au pays la cause de cette diminution qui est si nuisible au bien-être du pays.

M. McKAY: Quand l'honorable député parle des concessions de homesteads, comprend-il ceux qui ont été achetés?

M. OLIVER: J'ai donné les relevés, je crois qu'ils y sont compris. Dans tous les cas, le homesteads achetés ne sont pas assez nombreux pour faire une grande différence dans le compte total. On ne peut douter que d'abord et avant tout, au cours des années d'augmentations rapides, de 1905 à 1911, il y a eu des conditions favorables pour les prix de la récolte, qui ont stimulé les concessions de homesteads. De plus, les colons d'alors étaient persuadés que le Gouvernement, avec son système d'administration, défendait les intérêts des propriétaires de homesteads et des cultivateurs de l'Ouest et que, dans les efforts que les colons feraient, ils pouvaient être certains que le Gouvernement était derrière eux. Il est inutile de faire remarquer davantage, car les faits ont été portés très souvent à la connaissance de la Chambre, que depuis l'arrivée au pouvoir de nos amis, depuis que leur manière de voir relativement aux intérêts publics a prévalu, les conditions ont absolument changé et, aujourd'hui, celui qui a un homestead dans l'Ouest—l'habitant, le cultivateur—sent qu'il n'a ni la sympathie ni l'appui du Gouvernement, qu'il n'a pas l'avantage d'avoir une politique favorable à la réussite de ses efforts.

M. CURRIE: C'est ce que l'honorable député et ses partisans essayent de faire croire; ils découragent les cultivateurs.

M. OLIVER: J'expose à la Chambre une situation qui est décrite dans le Livre bleu publié par le ministre de l'Intérieur. C'est à la Chambre et au pays à prendre connaissance de ces faits s'ils le désirent, mais les faits sont là et ce n'est pas ce que je dirai ou ce que quiconque dira qui empêchera de constater que les concessions de homesteads diminuent et que le public ne désire plus les terres de l'Ouest comme autrefois. Il ne s'agit pas d'arguments mais de faits, et je saisis l'occasion pour montrer à la Chambre au pays et au Gouvernement la terrible responsabilité qu'encourt le Gouvernement en

continuant la politique qu'il a exposée de temps en temps à la Chambre depuis qu'il a pris le pouvoir.

M. W. H. SHARPE: De quelle manière le Gouvernement a-t-il changé la politique au détriment du colon de l'Ouest?

M. OLIVER: Mon honorable ami sait qu'aux élections de 1911 . . .

M. SHARPE: Mais vous dirigiez l'administration auparavant.

M. OLIVER: Le Gouvernement d'alors administrait les affaires de l'Ouest à la satisfaction de la population de l'Ouest.

M. SHARPE: Comment avons-nous changé cela?

M. OLIVER: Mon honorable ami l'a changé en ce qu'il n'a pas modifié sa politique ou son administration pour faire face aux changements de conditions. Tant que les prix étaient élevés et montaient, il fallait administrer d'une certaine manière; quand les prix ont baissé, il fallait administrer autrement, et c'est de là que vient aujourd'hui le manque de confiance. Quand les prix ont baissé dans l'Ouest, au lieu que le Gouvernement prenne des moyens, comme l'avaient fait ses prédécesseurs, pour améliorer la situation, la demande pour un marché libre a été nettement et souvent rejetée ici par le Gouvernement et ses partisans, y compris mon honorable ami.

M. AIKINS: En quoi y a-t-il une différence entre le système de l'administration précédente avant 1911 et celui de l'administration actuelle à propos des homesteads?

M. OLIVER: Je m'occuperai des homesteads dans un instant. Pour le moment, je parle de la question commerciale et de la prospérité du pays en général. Depuis son avènement, le Gouvernement a adopté une politique qui sème la méfiance et le mécontentement parmi le public, et les rapports indiquant le nombre des homesteads concédés démontrent que ces sentiments ont porté leurs fruits. Le Gouvernement doit endosser les conséquences de sa politique et il doit en être tenu responsable.

J'arrive maintenant à l'administration des terres. Je ne fatiguerai pas la Chambre en entrant dans de fastidieux détails. Le premier soin du nouveau Gouvernement fut de faire table rase et de destituer l'ancien personnel, dans toutes les provinces de l'Ouest, afin de le remplacer par une sorte d'association électorale, pour des fins purement politiques. A cette phase avancée de la session, je n'entrerai pas dans les détails, car tous les faits ont déjà été exposés longuement et à plusieurs reprises. Nous avons vu des inspecteurs de homesteads accompagner les candidats dans leurs tournées électorales, pour solliciter les suffrages, nous en avons vu d'autres abuser de leur position pour intimider les électeurs.

M. SCHAFFNER: Est-ce quelque chose de nouveau?

M. OLIVER: Je demande pardon à la Chambre si je reviens à la charge, mais ces répétitions sont nécessaires à la démonstration que je veux faire. Un inspecteur de homesteads, du nom d'Ambrose Grey, a posé sa candidature dans l'Albterta, et il est encore inspecteur à l'heure qu'il est. Il est inutile de multiplietr les exemples, et je me contenterai de dire qu'ils foisonnent. De Winnipeg jusqu'aux Montagnes Rocheuses, le domaine public a été livré à la merci d'une bande de politiciens qui ont institué le règne de la terreur parmi les colons. Les rapports qui nous ont été fournis font voir le résultat de cette politique.

Je ne suis pas un nouveau venu dans cette partie du pays; j'habite l'Ouest depuis de longues années; j'ai assisté à plusieurs changements de gouvernements et le Gouvernement actuel, pour administrer les terres du Nord-Ouest, a pris pour modèle l'administration que nous avait donnée le Gouvernement conservateur, de 1878 à 1896, malgré qu'en 1896 il y ait eu moins de homesteads concédés qu'en 1878. Ces vingt années ont été une période de stagnation absolue et, cependant, le Gouvernement actuel a adopté les mêmes méthodes, du jour où il a été appelé au pouvoir, sans jamais sans départir un seul instant. Nos adversaires ne peuvent pas s'en prendre à la Providence; ils ne peuvent pas s'en prendre aux circonstances, car ce sont eux-mêmes qui ont créé les conditions dans lesquelles se trouvent le pays et ce sont eux qui doivent en porter la responsabilité. La Chambre et tout le pays ont fini par comprendre que la prospérité de l'Ouest implique également la prospérité de l'Est, et si l'Ouest souffre aujourd'hui de la stagnation des affaires, la faute en est entièrement au Gouvernement, c'est lui le seul coupable et le seul responsable.

M. WRIGHT: Mon honorable ami blâme les inspecteurs de homesteads et les fonctionnaires du département des terres. Peut-il dire que le Gouvernement actuel a destitué un seul inspecteur qui n'avait pas pris une part active et offensante aux élections, sous l'ancien gouvernement?

M. OLIVER : Certainement. Il y a quelque temps, j'ai demandé la liste des fonctionnaires destitués dans ma circonscription, et le rapport qui a été déposé fait voir qu'il n'y a pas eu de plaintes portées contre eux.

M. WRIGHT : Avez-vous les noms?

M. OLIVER : Oui : Gordon Macdonald en est un; Peter Tompkin en est un autre. Une accusation générale a été portée contre ce dernier, mais il n'y a aucune preuve qu'il y ait pris part aux élections et aucune enquête n'a eu lieu. Dans les autres cas, rien n'indique qu'il y ait eu destitution pour ingérence politique. Toutes ces destitutions ont été faites pour permettre au Gouvernement de maintenir une association électorale dans les provinces de l'Ouest, aux dépens des contribuables. Cette association est à l'œuvre aujourd'hui. Elle a établi le règne de la terreur parmi les colons et, comme résultat, le nombre des concessions et des préemptions a diminué. Nous voyons maintenant le ministre venir devant le Parlement et demander à ce que les conditions d'enregistrement soient moins sévères, dans l'espérance que ce relâchement ramènera la confiance. Je souhaite qu'il réussisse.

M. WRIGHT : Quand j'ai visité l'Ouest, tous les colons que j'ai rencontrés et auxquels j'ai demandé quel parti politique ils appuyaient, m'ont répondu qu'ils appuyaient le parti libéral parce qu'ils ne pouvaient pas espérer obtenir leurs lettres patentes, s'ils n'appuyaient pas ce parti.

M. OLIVER : Je regrette que mon honorable ami n'ait pas fréquenté une meilleure compagnie, lorsqu'il a visité l'Ouest. Les gens qu'il a rencontrés ne donnent pas une juste idée de la population de cette partie du pays. Le nombre des lettres patentes accordées sous le régime libéral est une preuve que les suppositions de mon honorable ami sont erronées.

M. BORDEN: Je puis dire à mon honorable ami que depuis quelques années on s'est souvent plaint à moi de ce que, dans certaines parties des provinces de l'Ouest, un grand nombre de gens sont sous l'impression que l'honorable député d'Edmonton est encore ministre de l'Intérieur.

M. OLIVER: Je regrette d'avoir à dire que les mêmes plaintes me sont parvenues. Je reçois constamment, de celui-ci ou de celui-là, des demandes qui devraient être adressées au département.

M. BORDEN: Si ces gens croient vivre sous un règne de terreur, ils doivent l'attribuer à mon honorable ami.

M. OLIVER: C'est ce que quelques-uns font, sans doute. A en juger par les lettres que je reçois, il y a des colons qui sont fermement convaincus que le Gouvernement dont j'ai fait partie est responsable des conditions dont ils se plaignent; mais je n'y plus rien et, d'ailleurs, cela n'affaiblit pas mon raisonnement.

En général, les colons sont parfaitement au courant du changement survenu, mais quel que soit le gouvernement qu'ils supposent au pouvoir, il reste acquis que les terres ne sont pas en aussi grande demande qu'il y a trois ans et la raison en est que les colons croient qu'ils ne sont pas traités avec justice par le département de l'Intérieur. C'est là le point important. Le nombre des homesteads et des préemptions, malgré les conditions sévères imposées par l'ancien gouvernement, est une preuve que le public était satisfait de l'administration du département de l'Intérieur; de même, la diminution dans le nombre des concessions et des préemptions est une preuve que les colons ne sont pas satisfaits des conditions auxquelles ils peuvent obtenir des concessions ou disposer de leurs terres.

M. GEORGE E. FOSTER: Comment mon honorable ami explique-t-il qu'entre 1906 et 1908, il y a eu dans le nombre des concessions une diminution presque semblable à celle que nous constatons aujourd'hui? Les raisons qu'il donne maintenant s'appliquent-elles également à la diminution antérieure, ou existe-t-il d'autres raisons?

M. OLIVER: Cette question est très légitime et voici la réponse. Avant mon arrivée au ministère, mon prédécesseur faisait exactement ce que mon honorable ami se propose de faire aujourd'hui. Pour engager les colons à demander des homesteads, il avait fait des règlements très peu sévères et un de ces règlements permettait la concession par procuration. Un homme pouvait se présenter et prendre des concessions pour un certain nombre de gens habitant Ontario, les provinces Maritimes ou les Etats-Unis, pour que tout fut prêt lorsque ces nouveaux colons arriveraient dans l'Ouest. Ce système fonctionna très bien, tant que les terres ne furent pas en trop grande demande, mais du moment que la spéculation s'en mêla, on ne tarda pas à abuser de ce privilège et à accaparer les concessions. Un individu se présentait au bureau des terres et prenait des conces-

sions de homesteads de tout un township; ensuite il revendait ces concessions avec un bénéfice. Ce privilège donna lieu à tant d'abus que nous fûmes dans la nécessité de l'abolir, et, pendant que j'étais ministre de l'Intérieur, je dus mettre tous les inspecteurs de homesteads sur les chemins, pour faire annuler les concessions qui avaient été prises dans un but de spéculation et non pour l'établissement des colons. Le grand nombre des concessions prises en 1906, ou toute autre année, correspond avec l'année pendant laquelle ce système d'accaparement a atteint son maximum.

L'honorable ministre se rappellera que cette question a été discutée ici même. C'est l'abolition de ce privilège qui explique la diminution considérable qui a eu lieu immédiatement après dans le nombre des concessions.

Mais les rapports font voir que le nombre des concessions a commencé presque immédiatement à augmenter d'une manière régulière. Si nous voulons faire les mêmes progrès que par le passé, il faudra certainement modifier les conditions actuelles.

Je ne blâme pas le ministre de vouloir faire les changements qu'il propose. Je n'approuve pas tous les détails de son projet, mais je ne lui reproche pas de vouloir faire des changements. Dans les conditions actuelles, il faut absolument faire quelque chose et ce que le ministre propose est peut-être ce qu'il y a de mieux à faire.

Mais la difficulté est plus grande et plus sérieuse que cela; c'est de l'administration politique du département des Terres et de la politique fiscale et commerciale du Gouvernement que dépendent la prospérité et le bien-être de la population de l'Ouest.

M. KNOWLES: Monsieur le président, le présent ministre de l'Intérieur (M. Roche) a rempli cette fonction depuis un an, je crois. Il a été d'un grand intérêt pour nous qui représentons des milliers et des centaines de milliers d'habitants répandus dans les prairies de faire une étude de la politique qu'il se proposait d'adopter et de la ligne de conduite qu'il avait l'intention de tracer aux fonctionnaires sous ses ordres. J'ai cru et j'ai espéré, tout d'abord, à propos de ce que le ministre accomplirait, qu'il s'efforcerait de traiter avec une justice parfaite la population de cette partie du pays. A l'occasion de deux ou de trois cas différents et, autant qu'il m'a été permis de le faire, j'ai étudié l'attitude que le ministre a tenue. Ce que j'ai appris de la direction que le ministre donnait aux fonctionnaires sous ses ordres m'a grandement désappointé. Il y a environ un mois, en cette Chambre, j'ai signalé la façon dont les inspecteurs de homesteads ont passé leur temps, au cours des élections provincialets de 1912, et j'ai prouvé au ministre que des inspecteurs de homesteads se sont absentés durant dix jours, en une seule fois, sans faire la moindre inspection. J'ai établi également qu'il y avait connivence, dans ces cas-là, et qu'on n'avait jamais répudié semblable conduite. Ces actes n'ont pas semblé émouvoir le moindrement le ministre. Il a paru croire qu'au cours des élections les fonctionnaires de son département pouvaient, en toute liberté, passer des semaines et des semaines à ne faire pour l'Etat autre chose que se promener aux frais de celui-ci. S'il me fallait quelque donnée pour me convaincre que le ministre n'apporte pas à la direction de son département l'intérêt personnel exigé de sa part, dans l'Ouest, cette circonstance suffirait amplement.

Le ministre est, en dernier ressort, l'espoir et la confiance du propriétaire de homesteads de la prairie. Le ministre est responsable, entre tous ses fonctionnaires subalternes, à moins qu'il ne se débarrasse soigneusement de ces derniers pour les remplacer par des gens qui ne sont pas assez honnêtes pour traiter avec justice le propriétaire de homestead. Chaque parti politique compte un grand nombre de parasites. Il y a des intérêts et des motifs cachés, même de la nature la plus anodine, qui ont leur influence sur l'administration de la loi, et à moins qu'à la tête du département il ne se trouve un homme que les subalternes craignent, quelques-uns se laisseront corrompre et ils persécuteront les pauvres propriétaires de homesteads établis sur leurs terres. En dernier ressort, bien que je ne croie pas que, quelque malheureuse qu'ait été l'épreuve que j'ai tentée, le ministre arrête personnellement tout ce qui peut porter préjudice, il est cependant de son devoir non seulement de se montrer juste lui-même, mais encore d'exiger avec autorité cette justice et cette honnêteté chez les fonctionnaires qu'il a sous ses ordres. Si le ministre n'affirme pas son autorité sur ses subalternes et s'il ne voit pas à ce que justice soit rendue, il manque à la confiance qu'on place en lui.

Il est très sérieux pour le ministre de s'asseoir paisiblement dans son bureau et de dire: Bien, bien, M. Cuttle, celui que j'ai envoyé dans l'Ouest déclare que telle ou telle personne devrait obtenir un homestead, puis de mettre son approbation, "O.K.", sur le dossier et de laisser faire.

Après tout, le homestead est ce que l'habitant de la prairie a de plus précieux. C'est le seul espoir que le mari, sa femme et ses enfants ont d'assurer leur existence, et ce document est tout aussi précieux pour cet homme que peut l'être la demeure du premier ministre dans la ville d'Ottawa. Il est tout aussi pénible pour cet homme, son épouse et ses enfants d'être chassés de leur concession de la Saskatchewan qu'il le serait pour le premier ministre d'être mis à la porte de la maison qu'il occupe à Ottawa. En principe, il n'existe aucune différence entre les deux cas, et il est tout aussi juste ou tout aussi injuste de chasser le colon de sa terre qu'il le serait de mettre à la porte de son domicile l'homme riche ou l'homme de profession de la ville. Aussi longtemps que le ministre ne se rendra pas compte qu'il est le gardien et le protecteur des droits et des aspirations de ces personnes, aussi longtemps il ne comprendra pas toute la responsabilité qu'on a placée en lui.

L'automne dernier, dans une longue dépêche télégraphique, j'ai signalé au ministre un cas qui réclamait une enquête de sa part. Je lui ai télégraphié, lui indiquant le cas et lui disant qu'on commettait une grave injustice. J'ai reçu de son secrétaire, ou de quelque fonctionnaire du département, une réponse disant que le ministre était à Winnipeg et que le télégramme lui serait communiqué. Je n'ai jamais entendu parler de cette affaire, soit directement soit indirectement, jusqu'au jour où j'ai soulevé cette question en cette Chambre.

J'ai demandé le dépôt des documents nécessaires, à mon arrivée, ici, bien que cette dépêche eût été expédiée au commencement de septembre. J'ai suivi l'affaire de près et j'ai insisté pour qu'on fît une enquête à ce propos.

Le ministre ordonna qu'on fît une enquête. Elle eut lieu, et les faits que je vais exposer sont établis non seulement par l'enquête, mais encore par l'état que le ministre a déposé. J'essaierai de faire voir que, dans ce cas, le ministre, considéré en sa qualité de ministre de la couronne, est responsable de l'injustice faite à cet homme tout autant que s'il avait été lui-même celui qui avait eu l'idée de cette injustice. J'ai demandé le dépôt des documents. J'ai trouvé qu'un nommé J. N. Beaubien avait possédé depuis 1907 le homestead dont je parle et qui se trouve situé à six milles de Gravelbourg, et qu'il n'y a aucune preuve de résidence depuis ce temps-là. L'état auquel je fais allusion, le n° 110 H, a été déposé le 19 mars 1914, et on y trouve les déclarations assermentées de six ou de sept personnes établissant que ce nommé Beaubien avait, au cours de toutes ces années, vécu avec sa famille au-dessus de l'étal de boucher qu'il tenait dans la ville ou le village de Gravelbourg. Au même dossier on trouve l'affidavit de Beaubien lui-même déclarant, en deux circonstances différentes, qu'il avait vécu tout ce temps-là sur son homestead avec sa famille. Je n'ai jamais connu Beaubien et je ne veux dire quoi que ce soit contre cet homme. Il n'est qu'un pion de l'échiquier, aujourd'hui. Je l'ai rencontré. C'était un libéral—un libéral flagorneur, adulateur, quémandeur de faveurs, sans influence, tel enfin que personne ne jugerait à propos de mentionner son nom avec la plus légère animosité personnelle. Mon honorable ami le ministre de l'Intérieur compte, aujourd'hui, cet homme au nombre de ses partisans, mais il constatera que son appui ne vaut rien. Cet homme fut mon partisan jusqu'aux dernières élections; aujourd'hui, il est partisan du premier ministre. Autant que je sache, lui-même et les individus de son calibre ne sont d'aucune utilité à aucun parti et nous avons la bonne fortune d'avoir perdu ce partisan. Il aurait toujours dû être tory. La déclaration de Beaubien est tenue pour fausse par la conclusion et par le texte du rapport de M. Cuttle, qui a tenu lui-même cette enquête. A la page 7 de l'état déposé par le ministre, Beaubien fait l'affirmation mensongère suivante:

Durant combien de temps, au cours de cette résidence, votre épouse et vos enfants ont-ils demeuré avec vous? S'ils n'ont pas demeuré avec vous, où se trouvait leur résidence?

La réponse fut:

Sur le homestead, tout le temps et toujours avec moi.

J'établirai, avant de terminer, que lors de cette même enquête, Beaubien lui-même a dit que sa femme n'avait pas demeuré avec lui, mais qu'elle avait tenu une maison de pension au-dessus de l'étal de boucher qu'il tenait dans la ville de Gravelbourg.

A la page 77 du dossier, on voit qu'on lui a demandé:

Quelle résidence réelle avez-vous eue depuis—(si la durée de la résidence n'est pas continue, indiquez les mois ou les parties de mois de chaque année)?

Et que la réponse fut:

Du 29 mai 1909 au 31 mai 1910, à l'exception du mois de décembre 1908, et du 31 mai 1910; en réalité jusqu'à ce jour.

Plus loin, on constata que cette déclaration était absolument fausse. A la page 47 de l'état déposé, Beaubien répète ce faux témoignage. Lisons:

Q. Quelle résidence réelle avez-vous eue depuis?

R. La même, en réalité.

Durant combien de temps, au cours de cette résidence, votre épouse et votre famille ont-elles résidé avec vous?

R. Tout le temps.

Si le ministre avait pris connaissance de cet état, ainsi qu'il était de son devoir de le faire, lorsque j'ai appelé son attention sur ce document, il aurait constaté que cette affirmation faite à l'enquête dont j'ai parlé était absolument fausse. Pour commencer, il a donné ce homestead à un parjure, et le ministre n'osera pas dire qu'il y a la moindre trace de vérité dans cette déclaration, et M. Cuttle qui fut l'instrument des quémandeurs de cette région dit qu'il ne se trouvait pas en bonne posture quand le nommé Arguin obtint sa concession. Voilà ce qui ne peut prêter à discussion et le ministre ne dira pas qu'il y a le moindre élément de vérité dans ce témoignage.

M. MORPHY: L'honorable député soutient-il que le parjure ayant été prouvé, le ministre ne doit pas révoquer la concession de homestead?

M. KNOWLES: Sous l'ancienne administration, il était de coutume, lorsque des gens faisaient de fausses déclarations au sujet de leurs homesteads, de demander à ces personnes de rendre un compte sévère de leur acte. On a intenté nombre de poursuites pour parjures. C'est le seul moyen à prendre pour protéger le public. Je suppose que sous le présent Gouvernement on a aussi institué des procédures, mais voilà ce que le ministre connaît mieux que je ne le sais moi-même. Si, de propos délibéré, quelqu'un fait une fausse déclaration quant à son obligation de résidence, je n'hésite pas à proclamer qu'on doit biffer sa concession. Les pages 62, 63, 70 et 73 de ce même dossier contiennent les déclarations de personnes qui disent que Beaubien et sa famille ont demeuré tout le temps au village de Gravelbourg.

Le département, le 22 février 1912 (page 67 du dossier), a ordonné que le rapport de l'inspecteur des homesteads fût reçu en cette affaire. La requête d'Arguin demandant la révocation des procédures fut prise d'abord le 10 novembre 1911. Ordre fut donné, le 22 février 1912, à l'inspecteur de préparer un rapport qui fut terminé le 14 septembre, soit sept mois après. On a tout fait pour protéger cet homme le plus possible, le délai de sept mois constituant une sorte de protection pour lui. Les élections provinciales battaient leur plein, et les inspecteurs devaient certainement être fort occupés ailleurs, bien qu'il soit prouvé que l'inspecteur s'est trouvé, en plusieurs circonstances, dans les environs de ce homestead. A la page 59 du dossier, nous trouvons le rapport de l'inspecteur des homesteads, lequel est faux autant que peut l'être un rapport, et cela indique simplement au ministre le tempérament des inspecteurs de homesteads à qui il commande. On pose à cet homme la question suivante:

D. Quand a-t-il rempli les conditions d'habitation?

Et il répond:

Du 29 mai 1910 au 30 novembre 1911, et il occupe présentement le homestead.

Or, il est établi que le colon n'occupait pas le homestead à cette époque-là. Le pétitionnaire Arguin persista à demander réparation et écrivit au ministre lui-même à différentes occasions, ainsi qu'on peut voir en se reportant aux pages 54 et 40 du dossier. C'est parfois en termes presque suppliants qu'Arguin demande justice. Les choses traînèrent en longueur pendant toute cette année-là, et l'on continua de protéger Beaubien jusqu'en décembre 1912. A ce moment-là, il y avait plus d'un an que l'on différait l'accomplissement des formalités relatives à l'annulation. Alors, sans raison aucune, à en juger par le dossier, on avait décidé de le protéger jusqu'au 1er avril; et ceci nous amène à la phase la plus importante de l'affaire. Le 28 décembre, le ministère adressait à Arguin une lettre ainsi conçue:

Ottawa, 28 décembre 1912.

¼ N.-E., 22-11-5, O. 3e M.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre en date du 10 courant, portant sur les démarches faites en votre nom en vue de l'annulation de la concession de préemption de Jos. N. Beaubien à l'égard du terrain ci-dessus, et de vous répondre que les annulations sont renvoyées au 1er avril 1913, en conformité du règlement général du ministère.

Toutefois, à la date mentionnée, M. Beaubien devra démontrer, à la satisfaction de l'agent de Moosejaw, qu'il occupe le homestead dans l'intention d'y demeurer et de remplir entièrement les obligations, sinon l'agent annulera sa concession et vous aurez alors l'occasion d'en prendre une à l'égard de ce même terrain.

Votre obéissant serviteur,

F. Nelson,

Pour le sous-secrétaire.

Joseph A. Arguin,
Gravelbourg (Sask.).

On écrivit dans le même sens à Beaubien et à l'agent. Le 1er avril 1913, les procédures étaient commencées depuis près d'un an et demi et Arguin voulait prendre son inscription. Beaubien n'occupait pas le homestead, il n'avait pas rempli ses obli-

gations à la satisfaction de l'agent auquel il avait dit qu'il habitait le homestead, et, aux termes de la lettre venue d'Ottawa, sa concession se trouvait annulée ipso facto.

Je tiens à appeler l'attention du ministre sur une autre part que l'influence politique eut en cette affaire. L'agent annula-t-il la concession selon l'ordre qui lui en était donné par la lettre du 28 décembre? Quand Arguin voulut, le 1er avril, prendre une concession à la place de celle qu'on lui avait promis d'annuler, l'agent refusa d'accéder à sa demande et écrivit à Ottawa pour se faire dicter une ligne de conduite. Ce n'était qu'un subterfuge pour servir l'intérêt de Beaubien. Le ministère répondit qu'il fallait s'en tenir à la lettre du 28 décembre 1912 et annuler la concession. C'est alors que l'agent raya à contre-cœur la concession de Beaubien pour y substituer celle d'Arguin qui, enfin, obtenait ce qui lui était dû. Si les choses en étaient restées-là, Arguin aurait encore eu raison de se plaindre, car il lui avait fallu attendre un an et demi avant d'entrer en possession du homestead.

Mais Beaubien ne demeura pas inactif, bien que le dossier n'indique pas ce qu'il fit. Le bruit court qu'il s'adressa au ministre lui-même lorsque celui-ci se trouva de passage à Moosejaw; on dit qu'enfermés dans une pièce de l'étage supérieur de certaine maison, Beaubien et ses amis rencontrèrent le ministre dans le secret de la nuit et en obtinrent la promesse que Beaubien serait remis en possession du homestead. Je ne sais si tout ce que l'on dit est vrai, mais je sais que ces gens ont rencontré le ministre, qu'ils lui ont exposé l'affaire et qu'il a, par la suite, rendu le homestead à Beaubien.

M. ROCHE: Où cela est-il censé s'être passé?

M. KNOWLES: Peu importe l'endroit; Beaubien ne me l'a pas indiqué, mais, à Gravelbourg, il disait à qui voulait l'entendre qu'il avait assez d'influence auprès du Gouvernement pour obliger le ministre à lui rendre le homestead. Je sais que lorsque le ministre est allé dans l'Ouest, certaines personnes lui ont parlé de Beaubien et que, de plus, il a rendu le homestead à ce dernier.

Rien n'indique que l'on ait eu tort de rayer la concession de Beaubien. Cette concession, il y avait lieu de la rayer; on aurait dû le faire un an plus tôt. Mais quand Beaubien et ses amis politiques se furent mis aux trousses de l'inspecteur des homesteads, de M. Cuttle, de l'agent des terres et du ministre lui-même, on raya la concession d'Arguin pour rendre le homestead à Beaubien. Il n'y avait aucune raison d'agir de la sorte. Jamais il ne m'avait encore été donné de voir des politiciens réussir à exercer assez d'influence pour faire annuler une concession obtenue par des moyens aussi légitimes que ceux d'Arguin.

M. Beaubien n'ayant pas rempli ses engagements, on avait eu raison de rayer sa concession; on allégua pour l'excuser qu'il était allé à Winnipeg—sans avoir prévenu l'agent de son départ—accompagnant sa femme qui devait y subir une légère opération à la gorge, et le ministre fit chasser Arguin et sa femme du homestead pour le rendre à Beaubien, bien qu'Arguin en fût le possesseur légitime. On ouvrit une investigation, mais à Gravelbourg chacun savait et disait qu'il était décidé d'avance que Beaubien rentrerait en possession de son homestead. Me trouvant dans l'Ouest à l'époque de l'enquête, je priai les enquêteurs de surseoir à leur décision, car je doutais que le ministre de l'Intérieur pût laisser perpétuer une telle injustice à l'égard d'Arguin.

A l'enquête, on interrogea des témoins. Je me reporterai à certaines des dispositions sans toutefois en donner lecture, car je tiens à ne pas lasser l'attention de la Chambre. C'est M. Cuttle qui dirigea l'enquête à Gravelbourg. Je ne connais pas ce personnage, mais je sais qu'il a fait une sale besogne que l'on n'aurait jamais pu accomplir à l'aide de la mince ligne rouge de Leach; aussi je pense qu'il vaut mieux, dans les circonstances, l'appeler le brigand Cuttle. Jamais pareille chose ne se serait vue si le chef actuel du ministère des Travaux publics eût dirigé celui de l'Intérieur, parce qu'il a bon cœur et n'aime pas que l'on chasse de chez eux, sans raison, chefs de famille, femmes et enfants; je suis persuadé qu'il aurait examiné l'affaire avec plus de soin que n'a fait le ministre de l'Intérieur.

Cuttle a accompli sa triste besogne à la façon d'un véritable coupe-jarret. A l'enquête, il obligea l'avocat d'Arguin à démontrer le bon droit de ses revendications, et l'avocat de Beaubien ne voulut pas interroger les témoins avant l'autre, quand c'est à Beaubien qu'il appartenait de démontrer que l'on devait lui rendre le homestead. La concession d'Arguin avait été obtenue régulièrement, celle de Beaubien avait été régulièrement rayée, et cependant, du commencement à la fin de l'enquête, l'avocat d'Arguin fut obligé d'interroger les témoins le premier. Douze témoins ont déclaré que

M. Beaubien, à leur connaissance, demeurait à Gravelbourg. Deux de ces témoins étaient des gérants de banque qui habitaient en face de chez Beaubien à Gravelbourg; ils ont juré que Beaubien, à leur connaissance, demeurait à sa boucherie et à sa pension, en ville.

Le ministre n'est pas sans savoir que lorsque le possesseur d'un homestead exerce un commerce quelconque dans une ville, sa femme et ses enfants doivent demeurer sur le homestead; or, Beaubien n'y allait pas même passer ses nuits. Lors même qu'il l'aurait fait, il ne se fût pas conformé aux conditions d'occupation, puisque sa famille aurait dû habiter le homestead pendant qu'il se livrait à son commerce en ville. En vertu de cette prescription du règlement, le célibataire exerçant un commerce en ville ne peut pas acquérir de titres à un homestead.

Je signale tout particulièrement à l'attention les dépositions des témoins suivants: M. Dureault, page 16 du rapport de l'enquête; M. Gray, gérant de la banque Union à Gravelbourg, page 22; M. Magee, gérant de la banque de Toronto à Gravelbourg, page 30; M. Mamelin, télégraphiste, qui demeure à Gravelbourg depuis trois ans, page 33; M. Dubuisson, ami de M. Beaubien, page 51. Il ressort de toutes les dépositions que M. Beaubien n'a en aucune façon rempli les conditions d'occupation.

Longtemps après qu'Arguin eût été mis en possession du terrain, des amis de Beaubien recueillirent des affidavit attestant qu'il s'était conformé aux conditions d'occupation. Ces affidavit ne contenaient que de vagues allégations, car nul n'osait indiquer de date ni affirmer que la femme de Beaubien eût habité ailleurs qu'à Gravelbourg. Quand il se trouva des gens pour prétendre que la famille de Beaubien demeurait sur le homestead alors qu'il n'en était rien, on crut à une plaisanterie. Il n'y a dans les affidavit que des allégations générales en faveur de Beaubien.

A la fin de l'enquête, M. Cuttle dut conclure que Beaubien n'avait pas rempli ses engagements. Dans la première partie de la lettre qu'il adressa au ministère, il donne les noms des avocats et d'autres détails, puis il ajoute:

> Bien que je considère que M. Beaubien n'a pas rempli de bonne foi les conditions d'occupation relativement à sa concession il me semble que l'on devrait, après avoir prorogé au 1er avril le délai dans lequel il aurait dû aller demeurer sur le homestead, tenir compte de la grave maladie de sa femme. Il est clairement établi qu'il est parti vers le 24 mars pour Winnipeg où il allait conduire sa femme à l'hôpital, qu'il n'est revenu à Gravelbourg que le 5 avril, et que c'est en son absence qu'on a rayé sa concession. Sans être en mesure d'affirmer que M. Beaubien se serait conformé aux conditions d'occupation, n'eût été la maladie de sa femme, je considère que l'on devrait lui donner le bénéfice du doute.

Si vous cancellez le homestead d'un homme dans l'Ouest parce qu'il avait déjà été accordé, quatre ans auparavant, à un homme qui n'y a fait aucun travail, pour la raison que sa femme subissait une opération à Winnipeg juste à la date de sa dernière extension, personne dans l'Ouest ne pourra être certain du titre de son homestead. Lors de l'enquête, M. Beaubien a juré qu'il ne voulait pas le terrain pour lui-même, parce qu'il avait déjà beaucoup de terrains. A la page 116 de sa déposition, il déclare qu'il le veut seulement pour son fils. M. Beaubien est un homme riche. M. Cuttle, dans une lettre au département, dans le but de rectifier les choses à une époque antérieure, dit que M. Beaubien est un citoyen très influent du village de Gravelbourg. Dans une autre lettre, il dit que les témoins de M. Beaubien sont très influents. Si tout cela est vrai, cela démontre la nécessité, pour le département, de protéger le pauvre contre le riche. S'il s'agissait d'un boucher, d'un marchand ou d'un homme exerçant une industrie quelconque—en dehors de la classe de ceux qui sont considérés des colons de bonne foi—le devoir du ministre devient plus qu'apparent. Cette mention par M. Cuttle que M. Beaubien est un homme influent est à la page 29 et à la page 30 du rapport déposé par le ministre.

L'avocat qui a défendu Beaubien est un conservateur éminent. Ils ont fait dans la même voiture de vingt-huit à trente milles après l'enquête. Je ne veux pas faire de remarques désobligeantes sur mon confrère au barreau de Moosejaw, qui a comparu dans cette affaire, mais je dis que la personne qui a agi en qualité de juge aurait dû se confiner un peu plus si elle désirait se borner à entendre les témoignages. Le rapport de M. Cuttle a été envoyé au département et a été mis devant M. Cory, le sous-ministre. Il dit dans son mémorandum:

> Comme M. Cuttle a fait une enquête personnelle dans cette affaire, je crois qu'il doit être considéré comme plus en état que toute autre personne de juger des mérites de chaque réclamation, et c'est pourquoi je recommande que la concession de Beaubien soit confirmée.

L'affaire est venue devant le ministre qui a inscrit sur le dossier "O. K., W. J. R.", ce qui chasse Arguin de son quart de section et donne son terrain au bon tory Beaubien. Le ministre ne pouvait faire une chose plus regrettable; c'était une grande injustice.

M. Cuttle lui-même dit que la position de Beaubien n'était pas régulière. Bien, dit le ministre, si sa position n'est pas régulière, donnez la concession à son fils. Pendant neuf ans j'ai donné la plus grande partie de mon temps au service de mes électeurs, et je connais quelque chose à propos des homesteads. Je sais qu'un père ne peut transférer un homestead à son fils quand il existe contre lui une demande d'annulation; pour qu'il le puisse, sa concession doit être régulière et en bonne forme. Si l'on avait décidé d'autoriser une injustice aussi révoltante, le ministre aurait dû dire à Beaubien: Habitez votre homestead pendant trente jours, régularisez votre position, et vous pourrez ensuite abandonner votre privilège de préemption en faveur de votre fils. Si je n'avais aucun autre argument, cela me suffirait sur ce point. Si le ministre en présence de la position irrégulière de cet homme ne voulait pas donner la terre à celui qui pétionnait pour une annulation, le moins qu'il pouvait faire, c'était de protéger cet homme jusqu'à ce qu'il pût régulariser sa position. Les règlements ont été violés d'une manière absolue quand l'application de M. Arguin pour l'annulation a été mise de côté et le homestead donné à M. Beaubien.

Le ministre a lu ce dossier et sait que je dis la vérité, ou il ne l'a pas lu. Je ne crois pas que le ministre puisse lire ces dépositions et en venir à la conclusion que le département était justifiable d'invalider la concession d'Arguin et de remettre la terre à Beaubien; je crois plutôt qu'il n'a pas étudié le dossier. Mais même en prenant cette attitude charitable, en présence des actions d'un groupe de quémandeurs tories qui opèrent dans l'Ouest, je devrai rapporter aux milliers de homesteaders que je représente le triste message que personne n'est en sûreté chez lui dans la prairie à moins qu'il n'apaise le désir de ces loups tories qui convoitent sa terre. C'est la déclaration que je fais sous ma responsabilité de membre de cette Chambre. La seule source de protection pour le homesteader, c'est le ministre, et si le ministre faillit à son devoir, les détenteurs de homesteads seront laissés à la merci d'hommes sans principes qui commettent des injustices comme celle que j'ai signalée.

M. ROCHE: Je n'ai pas devant moi le dossier original de cette affaire; j'en ai obtenu une copie aussitôt que l'honorable député s'est levé pour parler, et je n'ai pas encore pu étudier les témoignages. Je ne crois pas qu'une discussion de ce genre devrait être soulevée au sujet d'un bill pour amender la loi des terres fédérales. Toute cette question a été discutée quand ont été déposés les crédits, et elle reviendra sans doute quand les crédits seront discutés de nouveau. Je dois dire que je ne trouve aucune raison pour dévier des vues que j'ai exprimées la première fois que l'honorable député a soulevé cette question.

M. KNOWLES: On a tenu l'enquête depuis ce temps-là.

M. ROCHE: Rien de ce qui a été dévoilé par l'enquête n'a changé mon opinion sur la recommandation faite par l'inspecteur des agences des terres, recommandation qui a été confirmée après une enquête sous serment.

M. Beaubien était en possession de cette terre depuis quelques années; il avait un homestead et une préemption. Il avait sa demeure sur le homestead où il remplissait toutes ses obligations, en ce qui concerne la culture, il n'y a pas de doute à ce sujet. L'honorable député lui-même n'a pas nié qu'il avait fait plus que se conformer aux exigences de la loi pour prouver son titre. En réalité, il a mis en culture 115 acres, presque toute la superficie du quart de section. On conteste qu'il se soit conformé à ses obligations d'habitation, mais, d'après le récit que vient de nous faire l'honorable député, on serait porté à croire que ce cas n'a pas son semblable dans l'Ouest. A ma connaissance personnelle, dans les années passées, les libéraux de ma propre place allaient sur leur homestead trois ou quatre nuits par semaine afin de se qualifier pour leur titre. Ce genre d'habitation a été toléré et et approuvé des multitudes de fois par le ministre de l'Intérieur libéral.

M. KNOWLES: Etait-ce en vertu des règlements actuels, ou de certains règlements qui autorisaient cela?

M. ROCHE: Les règlements ne le permettaient pas dans le temps; ce n'est pas une question de différence entre les règlements d'aujourd'hui et ceux du temps. Dans l'Ouest, la facilité avec laquelle les libéraux pouvaient obtenir des titres sans résidence réelle était devenue une fable. Cependant, l'honorable député s'efforce de faire du capital politique contre le ministre et le Gouvernement parce que l'homme en question avait un commerce en ville, où habitait une partie de sa famille, en dépit du fait qu'il a rempli d'une manière satisfaisante ses autres obligations de concessionnaires. Si les libéraux étaient au pou-

voir, je suis certain que cet homme aurait eu son titre immédiatement, pourvu qu'il fût de la bonne couleur politique. En réalité, cet homme a eu une prolongation de délai jusqu'au premier jour d'avril, conformément à une décision ministérielle de décembre dernier. Un grand nombre de célibataires qui habitent sur leurs concessions désirent s'absenter pendant les mois froids de l'hiver, afin de gagner quelque argent dans la forêt, et nous leur avons accordé la plus grande tolérance au cours de ces deux ou trois dernières années, afin de leur permettre de gagner quelques piastres qu'ils dépensent sur leurs terres à la fin de la période de délai.

Tous les homesteads sont protégés en vertu d'une décision ministérielle jusqu'au 1er avril. Il est vrai qu'avant le 1er avril cet homme a dû se rendre à un hôpital de Winnipeg avec sa femme, et qu'au cours de son absence il a négligé de notifier son absence à l'agent des terres. Mais, en réalité, son propre témoignage montre que lors de son départ pour Winnipeg, il s'attendait à être de retour avant le mois d'avril.

M. KNOWLES: Où le ministre trouve-t-il qu'il était obligé de donner à l'agent un avis qu'il s'absentait? L'ordre du département était qu'il devait résider là.

M. ROCHE: Le département accorde un delai et, si le colon est incapable de prendre possession de sa terre, il doit donner à l'agent des terres les raisons pour lesquelles il ne peut le faire, et si ces raisons sont considérées valables par l'agent, un nouveau délai est accordé. Ce monsieur a été avisé par le médecin de sa femme, à Winnipeg, que s'il prolongeait son séjour de quelques semaines elle pourrait s'en retourner avec lui. Il est resté. Au cours de son absence, ce M. Arguin s'en vient et fait annuler la concession de la terre.

M. KNOWLES: Non, il l'a fait annuler un an et demi plus tôt, en septembre, tous les intéressés sont informés que l'annulation deviendra permanente à moins que la résidence soit prouvée au 1er avril suivant. Mais votre agent n'a pas voulu procéder; il a ergoté en tous sens et finalement a renvoyé la chose à Ottawa de nouveau.

M. ROCHE: Il n'y a eu rien de tel. L'honorable député se laisse entraîner par son esprit de parti, et il lui est impossible d'exposer les faits exactement devant la Chambre.

M. KNOWLES: Pas du tout; j'ai un peu de condescendance.

M. ROCHE: Cet homme est revenu, et à son retour il découvrit que sa concession avait été enlevée durant son absence. Il demanda donc à ce que sa concesssion lui fût renouvelée. Il y eut enquête, non pas sous serment, non pas devant un tribunal de justice, mais une enquête par M. Cuttle. Celui-ci fit rapport que M. Beaubien ayant fait tant de travaux sur sa terre, prouvant ainsi qu'il était un colon sérieux, sa concession devait lui être remise. Cela fut fait. L'honorable député de Moosejaw a parlé d'une rumeur à l'effet qu'il y aurait eu, dans une chambre noire, en un certain endroit dans l'Ouest, une conférence secrète entre ce Beaubien et moi, et qu'alors je me serais engagé à lui faire remettre sa concession, et que Beaubien avait une telle influence auprès du ministre, pour me servir des propres termes de l'honorable député, que quelle que fût la défense d'Arguin il ne pouvait manquer de ravoir sa terre.

M. KNOWLES: Je n'ai pas dit rumeur. J'ai déclaré expressément que cet homme et ses amis avaient vu le ministre et avaient exercé leur influence.

M. ROCHE: L'honorable député a dit: Pendant la nuit, dans une chambre, en secret. Tout cela est absolument faux, parce que j'étais à Moosejaw lorsque j'ai rencontré Beaubien. Je suis allé à Moosejaw dans la matinée et j'en suis parti à deux heures de l'après-midi. J'ai rencontré quelques amis pendant que j'étais là, un lunch me fut offert, et après le lunch, lorsqu'il ne me restait que quelques minutes pour prendre le train, Beaubien et quelques amis vinrent me voir. Je n'ai pas conversé plus de cinq minutes avec eux, et je leur ai promis de faire une enquête; et, sur la foi du télégramme que l'honorable député lui-même a envoyé ici en mon absence, j'ai demandé que la question restât en suspens jusqu'à ce que l'enquête fût faite. Cependant l'honorable député m'accuse d'esprit de parti et dit que je n'ai pas eu la courtoisie de lui répondre. J'ai tenu la concession de Beaubien en suspens, et j'ai reçu de ses amis quelques lettres très sévères, parce qu'il s'attendait sûrement qu'il allait obtenir sa terre, qu'il y avait droit après le rapport de l'inspecteur des agences des terres. L'enquête a eu lieu à la demande de l'honorable député. Je n'ai pas eu le temps de relire les dépositions depuis le commencement de cette séance, bien que je les aie lues auparavant. L'honorable député dit qu'elles ne contiennent pas la moindre preuve que les conditions de résidence aient été remplies.

M. KNOWLES: Résidence sérieuse, c'est là ce que j'affirme.

M. ROCHE: Lorsque l'avocat demanda à Arguin, dans son contre-interrogatoire, à la page 35:

Affirmez-vous sous serment que Beaubien n'a jamais résidé plus que six ou sept semaines sur sa terre?
R. Je n'ai jamais eu connaissance qu'il y ait résidé plus longtemps.

C'est cet homme qui voulait avoir la terre, et en face de ce témoignage l'honorable député dit qu'il n'y a pas la moindre preuve montrant que Beaubien ait jamais résidé un seul jour sur sa terre, et Arguin lui-même dit qu'à sa connaissance il n'y a jamais passé plus que sept semaines.

M. KNOWLES: Le ministre fouetterait-il un chat pour cela? Premièrement, Arguin ne connaît pas ce qu'est une résidence réelle, la loi dit que le colon doit habiter la terre avec sa famille.

M. ROCHE : L'honorable député parle de l'enquête.

M. KNOWLES : Ce n'est pas une preuve. Arguin ne sait pas en quoi consiste la résidence et il ne donne qu'une réponse négative. Il dit: Je ne sais pas. Il ne dit pas que Beaubien a demeuré sur la terre pendant sept semaines.

M. ROCHE : Si l'honorable député exclut une partie de l'enquête qui ne concorde pas avec ses vues et dit qu'il n'y a pas de preuve, il est inutile de discuter avec une personne aussi préjugée.

M. KNOWLES : Le ministre ne devrait pas dire cela. Je prétends qu'Arguin n'a pas dit que Beaubien avait demeuré sept semaines sur la terre. Il a dit qu'il n'y était pas resté plus longtemps.

M. ROCHE : Il est indigne de la part de l'honorable député d'essayer à s'accrocher à une paille comme celle-là. Plus de douze témoins ont dit que cet homme n'avait pas résidé, quoiqu'en dise le député de Moosejaw, sérieusement sur sa terrre.

M. KNOWLES : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit qu'à ma connaissance il demeurait à Gravelbourg.

M. ROCHE : L'honorable député nie maintenant beaucoup de choses qu'il a affirmées, et je crains réellement que dans ses observations il affirme des choses que dans ses moments de calme il regrette. Quelques-uns de ces témoins ont admis en contre-interrogatoire qu'ils ne pouvaient pas jurer si Beaubien avait résidé sur sa terre ou non. Un de ces témoins est Levasseur. Voici toute sa déposition:

Q. Vous habitez sur une terre, M. Levasseur?
R. Oui, monsieur.
Q. A quelle distance de celle de Beaubien?
R. Deux milles.
Q. Vous rappelez-vous que Beaubien ait résidé sur la sienne depuis 1910?
R. Je n'avais pas l'habitude de m'éloigner de chez moi, et Beaubien demeurait à deux milles de distance.
Q. Aviez-vous eu occasion d'aller sur sa terre?
R. Non.
Q Alors vous ne pouvez pas me dire s'il a résidé sur sa terre ou non?
R. Non.

Voilà toute la déposition de l'un des témoins d'Arguin, et cependant l'honorable député invoque son témoignage à l'appui de la déclaration d'Arguin au sujet de la résidence de Beaubien. Je pourrais citer un grand nombre d'autres dépositions semblables si je voulais, mais je ne veux pas ennuyer la Chambre, et je crois en avoir cité suffisamment pour convaincre au moins les esprits impartiaux que l'honorable député a dépassé les limites en faisant de l'imagination plutôt qu'en se basant sur les faits constatés dans le rapport de l'enquête. Il a dit que le sous-ministre avait approuvé et proposé ce qui a été fait sur l'avis de Cuttle, l'inspecteur des agences qui a conduit l'enquête, qui s'est transporté sur les lieux et était en meilleur état de juger que nous le sommes ici. Je ne désire pas me retrancher derrière aucun des fonctionnaires dans mon département. Je comprends la responsabilité qui m'incombe en qualité de chef du département; mais, ne connaissant pas personnellement les détails, et ayant fait tenir une enquête par une personne dans l'impartialité, l'honorabilité et l'intégrité de laquelle j'ai pleine confiance, malgré les épithètes insultantes que l'honorable député de Moosejaw a accolées à son nom d'une façon indigne, et lorsque le sous-ministre s'accorde avec le commissaire pour dire que, quelque doute qui puisse exister au sujet du temps de résidence de Beaubien, ce serait une honte dans les circonstances—c'est bien là en effet ce que dit le rapport—de chasser Beabien de sa terre, j'ai encouru dans cette décision. L'honorable député de Moosejaw a essayé de faire de l'effet en disant que cet homme au cœur dur avait chassé de sa terre Arguin, avec sa femme et ses enfants. Or, avant d'aller sur la terre de Beaubien, Arguin avait sa demeure sur le quart de section voisin, de sorte qu'il pouvait aisément y aller. Du moment que Beaubien s'est absenté, Arguin a saisi l'occasion pour quitter sa demeure sur le quart de section voisin, et aller occuper la terre de Beaubien, bien que la loi des terres ne l'y obligeât pas. Sa résidence sur le quart de section voisin était tout ce qui lui était nécessaire pour obtenir le titre de cette concession, mais afin de

rendre sa cause plus forte, il alla occuper la concession de Beaubien. Lorsqu'Arguin fut chassé, ainsi que l'honorable député l'a dit, il était parfaitement libre de retourner dans sa propre maison sur sa terre. M. Beaubien avait mis plus de 115 acres en culture, et ayant prouvé par témoins les raisons de son absence, le député considéra que c'était suffisant pour lui rendre sa terre, ce qui fut fait; et je ne crois pas qu'aucun membre impartial de cette Chambre ou personne dans le pays ne condamnera le Gouvernement pour lui avoir remis sa terre après toute la culture qu'il avait faite, et après l'avoir clôturée et y avoir résidé—bien que peut-être il n'y ait pas résidé continuellement avec sa famille. Il ne l'a pas affirmé non plus. Bien que l'honorable député ait prétendu qu'il n'y avait pas la moindre preuve de résidence de bonne foi de la part de Beaubien, il a dit ensuite que celui-ci avait juré qu'il y avait résidé et que c'était faux; en d'autres mots, que la résidence était nulle. Avant l'enquête, des amis de Beaubien, des personnes honorables de Gravelbourg, avaient envoyé des affidavit qui prouvaient que Beaubien résidait réellement sur sa terre. L'honorable député ignore cela, mais le département ne peut pas l'ignorer. Il y a certainement quelqu'un qui ne dit pas la vérité, mais dans tous les cas un grand nombre de témoins sur lesquels se base l'honorable député n'ont pas pu jurer en contre-interrogatoire que Beaubien n'avait pas résidé sur sa terre. Considérant ces faits nous avons pensé, et avec raison, que nous devions remettre Beaubien dans ses droits. Je ne crois pas que cette action ait aucun antagonisme dans cette partie du pays, excepté peut-être parmi quelques libéraux forcenés. Le public en général, autant que je sache, croit que la terre doit appartenir à celui qui l'occupe présentement. L'honorable député a allégué aussi comme raison additionnelle que Beaubien avait donné la terre à son fils. Cela n'est contraire à la loi des terres.

Le rétablissement de la concession de Beaubien mit fin aux procédures concernant l'annulation. Sa concession étant valide, il pouvait parfaitement la transférer à son fils, qui était sur le point d'aller prendre une terre au Montana. Il la lui transféra parce qu'il voulait le retenir auprès de lui. C'est ce qui arrive tous les jours et c'est conforme aux règlements du ministère, et c'est une pratique qu'on devrait encourager. Quand un père a assez de terre pour y établir ses fils, je ne vois pas pourquoi il refuserait de les établir. Je ne parlerai pas davantage de ces griefs parce qu'il convient de les discuter, non pas à propos des amendements à la loi des terres, mais en comité des subsides. Il en a déjà été question à propos des crédits de mon ministère et, pour en parler, l'honorable député aurait dû attendre qu'il s'agît encore une fois de ces crédits, plutôt que de mettre obstacle à l'adoption d'une loi avantageuse aux cultivateurs de l'Ouest.

La gauche a soulevé d'autres questions. L'honorable député de Medecine-Hat a dit que les concessionnaires d'un terrain acquis par préemption avaient demandé que le terrain qu'ils possédaient en vertu de ce droit leur fût concédé gratuitement comme leurs homesteads. Le ministère a reçu des requêtes de cette nature, comme il en a reçu bien d'autres. Je l'ai dit, l'autre soir, en proposant la deuxième lecture de ce bill. Une de ces requêtes demandait le remboursement de l'intérêt qui avait été payé. Cette question se rattache à la première. Après mûr examen, je suis arrivé à la conclusion que le Gouvernement ne pouvait pas demander au Parlement de rembourser cet intérêt payé en tout ou en partie et qui représentait plus de $2,000,000. J'ai pensé que cette requête n'était pas raisonnable et que ce que j'avais de mieux à faire c'était de conseiller au Gouvernement de renoncer à l'intérêt des trois ans, à l'avenir. C'est la première requête que les détenteurs de terrains à titre de préemption m'ont présentée quand je suis allé dans l'Ouest, l'été dernier; mais ils m'en ont présenté d'autres d'un caractère plus tranché. J'ai fini par trouver que si un colon pouvait se mettre en état de réclamer le titre de son homestead à l'expiration de trois ans, il en aurait assez fait et qu'il n'était que juste de ne pas lui faire payer d'intérêt pour les trois premières années par rapport au terrain qu'il aurait détenu à titre de préemption, comme la loi actuelle exige qu'il en paie sans lui permettre de versements partiels au sujet de cet intérêt ni au sujet du capital.

L'honorable député de Medecine-Hat voudrait faire abréger le délai accordé pour l'obtention des lettres patentes concernant les terrains possédés à titre de préemption. On m'a présenté une requête à cette fin, et j'ai tâché de faire en sorte que les colons puissent obtenir ces lettres patentes en même temps que celles qui se rapporteraient à leurs homesteads. Je sais toutes les difficultés qu'ils ont à rencontrer.

Comme le disent nombre de gens dans l'Ouest, on a peut-être mal fait de réserver tant de terrains pour les concéder à titre de préemption. La plupart ne peuvent servir que comme pâturages, et sur

quelques-uns—peut-être sur un assez petit nombre—il ne pousse plus même d'herbe quand la tourbe a été retournée. Les colons qui possèdent un terrain à titre de préemption ne peuvent en devenir propriétaires sans y avoir labouré cinquante acres de plus que sur leur homestead. Comme l'a fait remarquer l'honorable député de Medecine-Hat, il serait inutile de leur en demander davantage. Ce bill pourvoit à ce qu'ils puissent, à l'expiration de trois ans ou aussitôt qu'ils pourront payer après ce terme, le prix du terrain détenu à titre de préemption, moins l'intérêt des trois ans, et auront rempli leurs obligations concernant la résidence et la mise en culture, prouver qu'ils ont droit à leurs lettres patentes et les obtenir. Je crois que c'est aller aussi loin que nous le pouvons dans le moment.

L'honorable député a cité une lettre de quelqu'un qui s'oppose à ce qu'on abrège le délai accordé à cette fin, sous prétexte que si, par exemple, on n'exige pas que les détenteurs d'un terrain y résident plus longtemps, ils s'en retourneront probablement aux Etats-Unis. Il n'est pas vraisemblable que cela puisse arriver. Nous avons justement à lutter aujourd'hui contre l'effet des lois agraires américaines qu'on vient de dépouiller de leur sévérité. Nos voisins accordent des homesteads qui sont non pas de 160 acres comme autrefois, mais de 320 acres, et ils ont réduit le terme de la résidence de cinq ans à trois ans. J'ai donc raison de chercher à adoucir, au moyen de ce bill, les règlements qui président à la concession des terrains assujettis au droit de préemption. Aussi, non seulement n'ai-je pas reçu de plaintes au sujet de ce bill, mais j'ai même reçu de nombreux témoignages de satisfaction. Quelqu'un m'a même écrit qu'il ne fallait pas changer un mot à cette mesure, parce qu'elle allait satisfaire les intéressés, et je crois qu'il en sera ainsi en général.

L'honorable député d'Edmonton a dit qu'il conviendrait de modifier nos lois agraires de façon à répondre aux nouvelles exigences qui se présentent. Je l'admets, et c'est pour cela que j'ai songé à faire adopter ce bill. Mais quand l'honorable ministre du Commerce à demandé si à propos à l'honorable député comment il expliquait que le nombre de demandes de homesteads eût diminué, de 1906 à 1908, il a provoqué une réponse qui m'a paru boîteuse. En effet, l'honorable député a répondu que la diminution dépendait de ce qu'on avait permis à un même colon de retenir en sous-main plusieurs homesteads. De 1902 à 1903 il y eût 5,000 inscriptions de moins. Et certes, l'honorable député ne dira pas que c'est dû au Gouvernement dans ce temps-là. De 1906 à 1908, le nombre de concessions diminua encore plus qu'il n'a diminué depuis deux ans, il diminua de 11,450. Cette diminution, je n'en donne pas la même raison que l'honorable député, je l'attribue au malaise financier qui a empêché l'agriculture, tout comme le commerce et l'industrie, de se développer. Le Gouvernement actuel, comme l'ancien gouvernement—je le dis en toute charité pour celui-ci—a eu à souffrir de cette dépression et s'est vu obligé de constater que pendant ces deux années le nombre de concession de homesteads avait diminué de 10,000, par rapport à ce qu'il était en 1911. L'histoire se répète. De 1906 à 1908 il y a eu une diminution considérable. Celle qui s'est produite depuis deux ans ne saurait être attribué au Gouvernement actuel, il n'a pas modifié les lois agraires, et il n'a rien fait pour terroriser l'immigrant, et les fonctionnaires du ministère n'ont rien fait, non plus, pour causer la diminution dont il s'agit. Sans vouloir faire de discussion acrimonieuse au sujet de l'ingérence politique des fonctionnaires, je dirai que ceux de l'ancien gouvernement l'ont pratiquée à peu près comme je l'ai vu pratiquer dans mon propre comté.

Je me rappelle fort bien avoir eu pour adversaire, dans une élection, un libéral qui était inspecteur de homesteads. Il avait démissionné peu de jours avant celui de l'appel nominal, afin de se présenter contre moi, et il se servit de sa position, dans l'intervalle, pour raccoler des votes parmi un groupe nombreux d'étrangers qui furent amenés, par la terreur, à voter pour lui. Un inspecteur de homesteads les réunissait dans une chambre et leur disait que s'ils voulaient obtenir des lettres patentes au sujet de leurs homesteads ils étaient obligés de voter pour mon adversaire. Cela je le tiens d'un de mes amis qui a entendu tout ce qui s'est dit dans cette chambre. Le jour du scrutin, cet inspecteur les amena en procession aux bureaux où ils devaient voter et où il les avait endoctrinés, et il les mit sous la protection d'un envoyé du département d'immigration de Winnipeg. Celui-ci ne fut pas admis au bureau de scrutin, car il repartit le samedi. On émit contre lui un mandat d'arrêt pour corruption pratiquée dans un autre comté et on le fit reconduire à Winnipeg par un agent de police.

M. OLIVER: Ecoutez, écoutez!

M. ROCHE: Oui, c'est vrai. On l'a trouvé le samedi matin, justement à l'instant où il s'en allait accomplir son travail spécial. On l'arrêta, et l'on trouva sur lui $600 en billets de 2 dollars. A l'agent qui opéra son arrestation, il se contenta de dire: Quinze minutes de plus, et j'étais dans la forêt, où vous ne m'auriez jamais trouvé. Voilà l'homme qui se servait de sa position pour terroriser des gens qui venaient d'arriver dans le pays et qui ne connaissaient pas nos lois.

M. OLIVER: Est-ce au moyen d'un billet de 2 dollars qu'il les terrorisait?

M. ROCHE: Il n'en a pas eu le temps; les agents de la police les lui ayant ôtés, et l'ayant mis lui-même sous clef jusqu'au lendemain de l'élection. Il n'a pas eu le loisir de mettre ses dollars en circulation.

M. OLIVER: Faisait-il grandement peur aux gens?

M. ROCHE: Ce n'est pas que l'on avait peur de lui, mais cela montre en quelle estime il les tenait, puisqu'il avait divisé ses fonds en billets de 2 dollars. Il y en a eu un autre que l'on a envoyé de Régina, un homme de la gendarmerie à cheval. Je regrette que le très honorable chef de l'opposition ne soit pas à son siège, car il a nié qu'il y ait eu des hommes de la gendarmerie mis à la disposition du ministère de l'Intérieur; mais j'ai pu lui démontrer que certains gendarmes avaient fait société avec ceux du service qui, au ministère de l'Intérieur, avaient le soin des forêts. Envoyé par le ministre de l'Intérieur d'alors, cet homme a pris position à la porte de la salle de vote, ayant ses armes au côté, dans le but d'effrayer ceux qui arrivaient de pays où le service militaire est obligatoire, et pour le faire comprendre que, s'ils ne votaient pas contre moi, ils pouvaient s'attendre à la conscription militaire dans ce pays-ci.

Après l'arrestation à Winnipeg, un dimanche, de l'homme dont je parle, il fut envoyé une dépêche le lundi au bureau de Yorkton, et un autre interprète vint prendre la place de celui que l'on venait de jeter en prison. Il se tint à la porte de la salle, avec deux autres fonctionnaires du Gouvernement, et, en conséquence de leurs efforts, le résultat du vote donné à cette salle a été de 112 pour mon adversaire et de 8 pour votre humble serviteur. Ce que j'en dis n'est pas pour excuser les agents de la présente administration dont la conduite serait répréhensible, mais pour montrer combien il sied mal à un membre de l'ancienne administration d'accuser les inspecteurs de homesteads et autres employés du Gouvernement d'avoir voulu dans l'Ouest terroriser les gens. Le terrorisme est un mot dont ils ne connaissent pas le sens.

M. KNOWLES: Ils apprennent à le connaître.

M. ROCHE: J'espère qu'ils apprendront à le connaître, à de certains égards, tout au moins; mais je n'admets pas qu'on le pratique. Ceux que l'on accuse d'avoir terrorisé les gens n'ont pas raison de prétendre qu'ils n'ont pas été informés de leurs devoirs. J'y ai vu moi-même, et je leur ai dit que l'administration ne tolérerait aucune ingérence de leur part dans les élections.

Il est juste de dire, cependant, que ces hommes ont victorieusement repoussé les accusations que l'on avait faites contre eux dans cette Chambre. Je ne veux pas m'étendre davantage sur ce point, mais j'aurais un mot à dire touchant le reproche que l'on nous fait de nous écarter des règles suivies jusqu'ici. Il est vrai que nous nous écartons de ces règles, mais c'est pour le mieux. Les inspecteurs de homesteads s'acquittent de leurs devoirs, et ils font des milliers et des milliers d'inspections de plus que n'en faisaient les inspecteurs du temps que les libéraux étaient au pouvoir.

M. KNOWLES: Pas en temps d'élection.

M. ROCHE: En tout temps.

M. KNOWLES: Est-ce que le ministre prend connaissance de leurs notes?

M. ROCHE: Non, mais j'ai lu les rapports de leurs inspections. Ils assurent qu'il y a tant de demandes relatives à des homesteads que le nombre des inspecteurs ne suffit pas pour la besogne qu'il y a à faire.

En réponse aux remarques de mon honorable ami de Brandon (M. Aikins) au sujet de forces hydrauliques, je lui dirai que l'importance de ce service ne m'échappe point. Il y a beaucoup de justesse dans ce que dit l'honorable député. La rivière Winnipeg est une puissante source de forces hydrauliques, et c'est l'intention du Gouvernement de ne pas la laisser se perdre. L'honorable député doit s'être quelque peu mépris sur l'étendue des sources de force hydraulique sur lesquelles la couronne a conservé ses titres. Au dire du chef de ce service, il en reste encore la moitié, et ce n'est pas la présente administration, mais l'administration précédente qui a aliéné les autres.

La question de savoir si nous sommes prêts à nationaliser l'exploitation des chutes d'eau est encore à décider. Je me demande si nous sommes suffisamment avancés pour cela. Quant à moi, je ne le pense pas; mais, à mon sens, il est bon et prudent de conserver ces sources et de ne pas les laisser exploiter par des particuliers. Je puis assurer la députation que, pour le moment, toutes les chutes d'eau de la rivière Winnipeg sont mises en réserves, et qu'elles ne seront pas aliénées. Des capitalistes nous ont bien demandé une cession de ces chutes en s'obligeant à ériger, sur cette rivière, de grands moulins à pâte. Mais après avoir consulté M. le juge Robson, nommé commissaire des utilités publiques du Manitoba par le gouvernement de la province, lequel est opposé à toute aliénation de ces chutes, j'ai cru devoir m'en tenir au conseil qu'il me donnait.

J'espère que l'on ne fera bon accueil à ce projet de loi. Je ne veux pas encourager par mon exemple une discussion qui nous entraînerait hors d'un examen raisonnablement approfondi de ses différentes dispositions, mais j'ai cru devoir me défendre contre des accusations aussi sérieuses que celles dont est l'objet cet après-midi l'administration du service.

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

Reprise de la séance.

(Présidence de M. Blain.)

M. KNOWLES: Au moment où la Chambre suspendait sa séance à six heures, mon honorable ami le ministre de l'Intérieur s'était employé à répondre aux observations que j'avais présentées relativement aux homesteads de Gravelbourg. Le ministre a profité de ce qu'il avait la parole pour discuter les avantages de son projet de loi, et je n'avais pas eu l'occasion de répliquer à ce qu'il avait dit auparavant.

Pour ne pas retenir trop longtemps l'attention du comité, je m'étais abstenu de citer des dépositions, mais je n'entends pas laisser passer sous silence ce qu'il dit d'une absence totale de preuves à l'appui de mes allégations. Je vais en conséquence faire mettre au compte rendu des Débats quelques passages de ces dépositions afin de faire voir que j'ai dit vrai.

Mon honorable ami a d'abord fait mention du témoin qui dit pas pouvoir jurer que M. Beaubien était absent de son homestead à certaine date. Comme il est impossible d'établir une négative de cette sorte, le raisonnement de mon honorable ami marque bien la faiblesse de la cause qu'il défend. Le témoin en question, un nommé Levasseur, n'a pas pu dire autre chose si ce n'est qu'il a habité Gravelbourg et M. Beaubien aussi. Interrogé contradictoirement, Levasseur n'a pu, il va sans dire, mentionner aucune date à laquelle il se serait trouvé à Gravelbourg, et il n'a pas pu jurer d'une date où Beaubien n'était pas sur son homestead. Tout ce qu'il a pu, de même que les autres témoins, ça été d'établir que le domicile de M. Beaubien et de sa famille était à Gravelbourg, pendant les années dont j'ai parlé. A la page 4 de la preuve, on pose à ce même témoin la question qui suit:

D. Autant que vous pouvez savoir, il demeurait là?

Et il répond:

R. Oui, monsieur, au village.

Il serait absolument impossible d'établir un manquement aux obligations du possesseur d'un homestead s'il fallait préciser le jour et l'heure de ce manquement. D'estimables citoyens ont juré toutefois que M. Beaubien avait sa maison à la ville, et qu'il y demeurait habituellement.

M. HENDERSON: M'est avis que l'honorable député est hors de la question, et il vaudrait mieux nous en tenir à un examen du projet de loi; sans cela, jamais nous n'en finirons, et je crois, monsieur le président, que vous feriez bien de maintenir l'honorable député dans les bornes de la question dont la Chambre est saisie.

Le PRESIDENT: J'espère que l'honorable député de Moosejaw voudra bien limiter autant que possible ses observations à l'objet du présent bill.

M. MICHEAL CLARK: L'objection que l'on soulève arrive bien mal à propos. Peut-être aurait-on pu la présenter au moment où mon honorable ami a commencé ses remarques; mais l'affaire dont parle mon honorable ami de Moosejaw ayant été longuement débattue, et le ministre de l'Intérieur ayant de son côté pris à cette discussion une part non moins considérable, il me semble que l'objection est un peu tardive, pour ne rien dire de plus. Mon honorable ami est un peu lent à se mouvoir.

M. HENDERSON: L'honorable député de Moosejaw ayant, comme le dit mon honorable ami, longuement discuté cette affaire et le ministre y ayant répliqué, notre devoir maintenant est de procéder à l'examen du bill. Je ne demande pas que l'on prive le député de Moosejaw ni le ministre

de l'Intérieur d'aucun privilège, mais l'un et l'autre ont dit leur mot, et le raisonnement de mon honorable ami de Red-Deer me paraît bien peu juste.

M. MICHAEL CLARK: Je suis bien convaincu que mon honorable ami le député de Halton se montrera aussi désintéressé que moi dans son désir d'arriver à une conclusion exacte. Je le prie, avec son esprit extrêmement lucide et impartial, d'observer que l'honorable député de Moosejaw a commencé par affirmer que l'honorable ministre de l'Intérieur avait cité certains extraits d'un témoignage; mais qu'il se trouvait d'autres passages de la preuve que le ministre de l'Intérieur avait omis de citer; passages contredisant les extraits cités par le ministre de l'Intérieur. Je soumets à l'honorable député de Halton que, comme lui et moi, nous avons le désir d'obtenir une vue claire et désintéressée de toute la preuve, nous sommes tenus de laisser l'honorable député de Moosejaw citer les parties de la preuve qui, suivant lui, réfutent absolument et contredisent les extraits cités par l'honorable ministre de l'Intérieur.

M. HENDERSON: Et ni l'une ni l'autre n'avaient rien à faire avec la question.

M. BURNHAM: Est-il permis de discuter la question de l'application du règlement sans la permission du président?

M. MICHAEL CLARK: C'est toujours permis, si je ne me trompe.

Le PRESIDENT: Je pense qu'il est toujours permis à un député de demander l'application du règlement, et la discussion est permise.

M. KNOWLES: Lorsque je pris la parole, mon intention était de signaler certains passage de la preuve, mais je me propose maintenant d'en signaler davantage. Si l'honorable député d'Halton me fait perdre beaucoup plus de temps, je finirai peut-être par lire tout le document.

M. HENDERSON: Je demande l'application du règlement. Je n'ai certainement pas fait perdre le temps de l'honorable député de Moosejaw. J'ai soulevé une question que j'avais parfaitement le droit de soulever, et l'honorable député n'a pas le droit de me reprocher de lui faire perdre son temps. La vérité, c'est que lui gaspille le temps de la Chambre.

M. KNOWLES: Je demande l'application du règlement. La Chambre n'est saisie d'aucune question d'applicatioin du règlement, et c'est moi qui ai la parole.

[M. Henderson.]

M. HENDERSON: J'ai invoqué le règlement en raison de ce que l'honorable député de Moosejaw a dit de moi. Lorsque je me serai expliqué à cet égard, l'honorable député pourra reprendre la parole. Je n'ai pas compris, monsieur le président, que vous aviez décidé que l'honorable député de Moosejaw a le droit de discuter si la lune est ou non faite de fromage, ou toute autre question étrangère à celle dont est saisie la Chambre. Je soumets, monsieur le président, que l'honorable député est tenu de ne pas s'éloigner de la question, et que vous, monsieur le président, vous devriez lui demander de s'y renfermer.

Le PRESIDENT: J'ai déjà prié l'honorable député de Moosejaw de s'en tenir à la délibération du projet de loi. J'espère que les honorables députés qui prennent part à ce débat vont coopérer avec le président en vue du maintien du bon ordre et à l'expédition des affaires.

M. KNOWLES: J'acquiesce de la meilleure grâce du monde à votre prière, monsieur le président, bien qu'elle ne me paraisse pas être légitimée par les circonstances. Le premier passage que je désire citer est tiré de la page 15 de la preuve, où M. Dureault déclare nettement que la maison de M. Beaubien était dans Gravelbourg. Voici un extrait de la déposition de M. Dureault:

D. Vous connaissez M. J. N. Beaubien? R. Oui.
D. Où demeure-t-il? R. En ville.
D. Dans la ville de Gravelbourg? R. Oui, monsieur.
D. Demeure-t-il dans la ville de Gravelbourg avec sa famille? R. Oui, monsieur.
D. Depuis combien d'années fait-il commerce dans la ville de Gravelbourg avec sa famille? R. Deux ans en mai.
D. Pendant que vous teniez commerce dans Gravelbourg, M. Beaubien y faisait-il affaires également? R. Oui, monsieur.
D. Tout le temps? R. Oui, monsieur.
D. Sa famille demeurait-elle avec lui en ville? R. Oui, monsieur.
D. De chez vous pouvez-vous apercevoir l'établissement de M. Beaubien? R. Oui, monsieur.

Ce marchand qui demeurait de l'autre côté de la rue témoigne que M. Beaubien exerçait un commerce dans Gravelbourg, et qu'il y demeurait avec sa famille. A la page 20, le témoignage suivant est rendu par M. Gray, gérant de la banque Union à Gravelbourg:

D. Vous êtes gérant de la banque Union à Gravelbourg? R. Oui.
D. Combien d'années avez-vous été là? R. Trois ans, bientôt trois ans.

A la page 22, nous trouvons ce qui suit:

D. Elle a toujours demeuré là depuis que vous êtes à Gravelbourg? R. Cela, je l'ignore. Autant que je sache, ils y ont toujours demeuré.

Dans un petit centre comme Gravelbourg chacun sait où tous les autres demeurent; et cette déclaration du témoin ci-dessus est suffisamment concluante.

A la page 30, M. McKay, gérant de la banque de Toronto, donne le témoignage suivant:

D. Vous connaissez Mme Beaubien et les enfants? R. Oui, monsieur.

D. Et vous demeuriez de l'autre côté de la rue? R. Oui, monsieur.

D. Et vous êtes en mesure de dire que, pendant votre séjour à Gravelbourg, M. Beaubien et sa famille logeaient de l'autre côté de la rue? R. Oui, monsieur.

La déposition de M. Hamlin, télégraphiste du Gouvernement, à l'emploi du département des Travaux publics, se trouve à la page 33. En voici un extrait:

D. De combien de temps y avez-vous demeuré? R. Cela fera trois ans à la fin du présent mois ou à la fin de mai.

D. Pendant ce temps il tenait une pension à Gravelbourg; y conduisait-il quelque autre négoce? R. Il y tenait une boutique et un étal de boucher.

D. Pendant tout ce temps vous vous pensionniez chez lui? R. Oui, monsieur.

D. Qui tenait la maison et qui voyait aux repas? R. Les filles de M. Beaubien, et Mme Beaubien, autant que je sache.

D. M. Beaubien et sa famille vivaient dans le village, à la pension? R. Autant que je sache, oui, monsieur.

C'est là le témoignage d'un télégraphiste qui pensionnait dans cette maison même et avait résidé à Gravelbourg trois ans. L'honorable ministre a invoqué comme preuve du séjour de M. Beaubien sur ce terrain, le témoignage d'un homme qui n'a pas voulu jurer que durant trois ans il n'avait pas demeuré sept semaines par année sur son homestead. Le ministre ne saurait indiquer aucun autre cas où pareil séjour ait été jugé suffisant. Je n'ai jamais prétendu que, d'après la preuve, Beaubien n'aurait jamais été domicilié sur son homestead; ce que j'ai dit, c'est qu'on n'avait pas prouvé qu'il y eût jamais été sérieusement fixé. L'occupant sérieux d'un homestead est celui qui y est fixé avec sa femme et ses enfants. Les faits sont tellement bien établis que les efforts de Beaubien pour prouver qu'il a vécu sur la terre avec sa femme et ses enfants montrent qu'il est un faussaire. Je le répète, le ministre a accordé un homestead à quelqu'un hors d'état de prouver qu'il y avait droit, et en ce faisant il a commis une grande injustice.

Le ministre nous a dit qu'Arguin avait demeuré sur le quart de section. Il est allé y demeurer parce qu'il avait si peu de confiance dans les employés du ministère qu'il sentait le besoin d'établir son droit hors conteste, et établir son domicile sur le quart de section. A mainte reprise, écrivant au ministre, Arguin exprima la crainte qu'on ne lui rendît pas justice et qu'il n'eût à souffrir de faux rapports. Un de ces rapports fut fait par un nommé Erratt. Laissez-moi dire en passant que M. Cuttle n'assigna jamais Beaubien comme témoin; il fallut qu'Arguin lui-même le citât comme tel. Arguin se vit dans la nécessité de prouver la négative; et malgré tout il est sorti de l'affaire avec les honneurs du combat. A la p. 102, on demande à M. Beaubien:

D. Connaissez-vous M. W. H. Erratt, qui était naguère inspecteur d'homestead? R. Oui, je le connais; je me souviens de lui.

D. Vous êtes-vous rendu sur votre terre en sa compagnie? R. Oui, je suis venu de Moosejaw avec lui.

En effet, il se rendit à Moosejaw, alla trouver l'inspecteur de homesteads et l'amena sur sa terre pour faire ce rapport de partisan. L'inspecteur qui, sur l'ordre de meneurs politiques, se rend à quatre-vingts milles en voiture spécialement pour faire l'inspection d'un homestead, et ensuite fait rapport, en dépit de la vérité, que le postulant s'est conformé aux exigences de la loi relatives au domicile, cet inspecteur néglige ses devoirs légitimes et se met à la discrétion de la personne en faveur de laquelle il fait un tel rapport. Cette condition d'affaires, à sa face même, est l'indice de relations condamnables entre cet outil politique et l'inspecteur de homesteads. Si l'ex-ministre de l'Intérieur, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), avait été mis au courant de pareilles menées pendant qu'il était aux affaires, l'inspecteur d'homesteads ne serait pas resté longtemps en fonctions.

M. McKAY: Lorsque furent rendus les témoignages dont l'honorable député nous a lu des extraits, qui était en possession?

M. KNOWLES: Arguin.

M. CURRIE: Beaubien était le premier détenteur du terrain, si je comprends bien, et ce nommé Arguin était ce qu'on appelle un "claim jumper". J'ai été dans des camps où on l'aurait tué sur place pour avoir filouté la propriété d'un autre.

M. KNOWLES: L'honorable député a encore beaucoup à apprendre. Ceux qu'il appelle des "claim jumpers" sont parmi nos meilleurs citoyens.

M. CURRIE: Cela ne fait aucun doute pour moi.

M. KNOWLES: Je ne pense pas que le ministre me contredise si j'affirme que la moitié de nos concessionnaires d'homesteads sont des "claim jumpers". Ils ont obtenu la concession d'un homestead qu'ils s'étaient procuré de la même manière qu'Arguin s'est assuré celui-ci en provoquant l'institution de procédures en annulation. Il se trouve des dizaines de mille de nos meilleurs citoyens dans ce cas et mon honorable ami, ignorant tout cela, s'interpose pour les injurier.

M. CURRIE: Le cas de cette nature qui soit jamais venu à ma connnaissance, c'est celui d'un colon qui avait eu une attaque de fièvre typhoïde, et qui fut conduit à l'hôpital par sa femme. Le temps expira tandis qu'il était encore malade à l'hôpital, et ils perdirent leur maison, leur ferme et le fruit de plusieurs années de travail. A mon sens, on pourrait suspendre quelque peu la loi, dans les cas de maladie ou d'incapacité absolue d'occuper le homestead, sans que l'on puisse trouver à redire; mais j'ai très peu de sympathie pour un monsieur qui possède de nombreuses propriétés et un homestead et qui essaie de s'emparer de la terre d'un autre.

M. KNOWLES: Mon honorable ami ne devrait pas se montrer aussi sévère à l'endroit de ce monsieur, car il n'est pas très au courant de toute l'affaire. Mon honorable ami semble être complètement dérouté en toute cette affaire.

M. CURRIE: Je considère le côté moral en tout cela.

M. KNOWLES: Mon honorable ami peut prendre ma parole qu'il a tort. En terminant, permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait qu'il existait des accointances louches entre Erratt et Beaubien. Selon moi, le ministre doit admettre que, lorsque nous avons pu établir par les propres aveux de Beaubien, qu'il se rendit à Moosejaw et en ramena l'inspecteur de homesteads, nous avons démontré qu'il y avait lieu de soupçonner de prime abord qu'il y avait quelque chose d'incorrect.

Le ministre prétend que, parce que les titres de Beaubien furent annulés en faveur de Arguin, et qu'ensuite les titres de ce dernier furent annulés à leur tour, et Beaubien remis en possession du homestead, cela a eu pour effet de faire disparaître les procédures en annulation. Le ministre devrait peser ses paroles avec soin. Veut-il établir comme l'un des règlements des départements qu'une application pour faire annuler des lettres patentes devra être retirée, parce qu'elle a été accordée, et qu'ensuite les titres du second occupant lui sont retirés?

Veut-il poser comme règle dans son ministère que je puisse obtenir la possession légale de mon homestead, en permettant que les procédures en annulation suivent leur cours, puis faire retirer l'annulation ensuite, et que je serai alors en meilleure posture qu'auparavant? Ce n'est certainement pas là le sens des paroles du ministre. S'il y avait une nouvelle concession et que l'on eût payé une autre somme de $10, ce serait une autre affaire. Assurément, tout ce qu'on a fait, ça été d'annuler le titre d'Arguin, et de remettre les choses dans la situation où elles étaient au début. Je ne puis croire que le ministre soit sérieux lorsqu'il prétend que le fait de restaurer ses droits à Beaubien équivalait, ipso facto, à l'abandon des procédures en annulation.

Si tel est le cas, si les choses ont été rétablies dans leurs premières conditions, alors les procédures en annulation auraient dû rester pendantes contre Beaubien jusqu'à ce qu'il eût satisfait aux dispositions de la loi, en faisant un séjour d'au moins 30 jours sur ce homestead, et, d'après la loi canadienne, il n'avait nullement le droit de se désister en faveur de son fils.

Il n'y a pas lieu de discuter sur ce point-là car il est très clair. Quelqu'un s'est glissé là, dans son désir d'aider Beaubien à jeter ce pauvre diable dans la rue, mais il n'a pas songé que tout ce que ce rétablissement pouvait faire, c'était de remettre les choses en l'état où elles étaient auparavant.

Le ministre des Postes n'était pas en Chambre lorsque j'ai déclaré tout à l'heure que Beaubien affirme avoir eu une entrevue avec lui à ce propos, à Moosejaw, l'été dernier. L'honorable ministre se rappelle-t-il de l'incident?

M. PELLETIER: Faites votre question par écrit, et je l'examinerai.

M. KNOWLES: J'irai donc jusqu'à dire qu'il a vu le ministre à ce propos. Je ne sais s'il est venu à Ottawa, et si oui ou non il a eu une entrevue avec le premier ministre, mais il semble avoir assez bien

soigné ses intérêts auprès du cabinet. Je ne prétends pas que cela soit dû à son activité auprès du ministre mais tout de même, il est en possession de ces terres. Que l'honorable ministre me permette de lui dire que son administration commence à répandre une mauvaise odeur dans l'Ouest.

Je n'ai pas dit un seul mot contre Cuttle qui ne soit consigné dans ce dossier. Le ministre a porté un grand nombre d'accusations générales au sujet des libéraux. En premier lieu, ces accusations n'ont rien à faire avec l'affaire qui nous occupe, et il n'a pas la preuve de ce qu'il avance. J'ai ici sous la main la preuve de ce que j'ai avancé, et voilà ce qui doit retenir notre attention au moment actuel. Le ministre nous demande de modifier la loi des terres fédérales, et nous désirons, avant que nous ne lui conférions de nouveaux pouvoirs, lui dire ce que nous pensons de son administration des terres de l'Ouest, sous le régime de la loi qui est actuellement en vigueur. Il existe un manque de confiance, qui va sans cesse en augmentant, à l'endroit de l'honnêteté et de l'intégrité de l'administration des terres de l'Ouest. Le ministre a nommé des inspecteurs de homesteads qui ont été une disgrâce pour son département, et il a dû en révoquer un bon nombre. Il a dû également renvoyer du service plusieurs agents des terres, parce qu'ils ont joué leur jeu un peu trop grossièrement.

Qu'il ne croie pas que je parle de choses qui n'existent pas. Il y a de 130,000 à 140,000 électeurs dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter, et, sur mon âme et conscience, je le déclare, il n'y en a pas un qui soit sûr de la propriété de son homestead, et ils ne sont pas traités avec justice au bureau des homesteads à Moosejaw. J'ai porté une accusation contre Beaubien, et je l'ai prouvée; il se peut qu'avant de terminer je porte des accusations spécifiques contre certains fonctionnaires du bureau des terres, afin d'établir comment on peut se concilier leurs bonnes grâces avec de l'argent. Si le ministre croit que tout va bien dans l'Ouest, il vit dans une fausse sécurité. Le peuple pense autrement. Les inspecteurs de homesteads ne font pas leur devoir. Je connais un individu qui a été nommé inspecteur de homesteads. Il flâna quelque temps autour des bureaux, puis on le mit en demeure de faire sa besogne. Voici ce qu'il a répondu: Comment, j'ai travaillé avant les élections, et vous n'allez pas vous imaginer que je vais encore travailler, n'est-ce pas?

Un peu plus tard, il a donné sa démission, parce que l'on insistait pour qu'il s'acquittât de ses devoirs. La population est complètement négligée par les fonctionnaires du département. Lorsque je cite au ministre le journal de certain fonctionnaires qui constate qu'il n'ont rien fait pendant 10 jours, il doit se rendre compte qu'ils sont loin de remplir leur devoir. J'ai ici une lettre venant d'un pauvre homme qui a essayé de se faire remettre une somme de $160 pour les améliorations qu'il a faites sur sa terre. Cette somme est considérable pour lui; elle représente pour lui plus que $50,000 pour le ministre. Il a demandé qu'on lui remît son argent. Il y a déjà plus d'un an que le ministre a donné ordre à l'inspecteur de homesteads de faire un rapport au sujet de ces améliorations, afin que le colon en question reçût la somme qui lui revient. J'ai posé la question suivante au ministre: Quand a-t-on ordonné cette inspection? On m'a répondu que cette inspection avait été ordonnée le 5 avril 1913, et le 23 avril dernier elle n'avait pas encore été faite. La question n° 5 était comme suit: A-t-on reçu le rapport de l'inspecteur des homesteads? Voici la réponse du ministre:

R. Non. Cette terre est située au nord de la rivière Saskatchewan-sud, et l'inspecteur des homesteads nous a expliqué dernièrement qu'à cause de la température et de l'état des chemins, il lui a été pour ainsi dire impossible de faire des inspections dans cette région depuis quelque temps, mais qu'il nous fera parvenir son rapport après le 1er du mois, aussitôt que la température et l'état des routes lui permettront de se rendre sur les lieux.

Dans le même dossier, qui a trait à ce colon, il y a trois lettres signées par le ministre. En voici une datée de l'été dernier, où on lit: J'écris à l'inspecteur afin qu'il m'envoie un rapport. Les inspecteurs traitent le ministre comme s'il était une quantité négligeable, invoquant comme prétexte la mauvaise température et les chemins impraticables. Ils répondent au ministre: Lorsque nous aurons de bons chemins, nous irons faire les inspections. En fin de compte, le colon écrivit de nouveau au ministre, qui lui répondit à la date du 27 octobre; il eut l'honneur de recevoir une lettre portant au bas l'autographe du ministre. La voici:

Mon cher monsieur,—J'ai reçu votre lettre du 15 courant, au sujet des améliorations que vous avez effectués sur le ¼ S.O. 3-23-12 O. 3e méridien, pendant que vous déteniez la concession de ce homestead.

En réponse, je dois vous informer que nous avons donné des ordres le 3 courant pour

qu'un inspecteur fasse une estimation soigneuse des améliorations que vous aviez effectuées sur cet établissement, et vu votre récente communication, nous avons donné d'autres instructions afin que cette estimation soit faite sous le plus bref délai possible. Dès que nous aurons reçu le rapport de l'inspecteur, nous vous le ferons savoir.

Votre tout dévoué,
(Signé) : W. J. Roche.

Je dois déclarer tout de suite à l'honneur du ministre que l'erreur qu'il commet quant à la date mentionnée dans cette lettre l'a été sans intention. Le ministre affirme que des instructions ont été données le 3 courant. Il aurait dû dire que des instructions avaient été données depuis plusieurs mois. Elles avaient été données en mai, près de six mois avant qu'il n'écrivît la lettre en question. J'en arrive maintenant à une autre lettre, datée du 23 janvier 1914. On n'avait pas encore reçu le rapport de l'inspecteur:

Mon cher monsieur,—J'ai reçu la vôtre du 15 courant, au sujet du ¼ S.O., de la section trois, township 23, rang 12, à l'ouest du 3ième méridien.

En réponse, je dois vous dire que je regrette beaucoup les inconvénients qui sont résultés pour vous, à cause du retard qu'a apporté le département à régler votre affaire, mais je puis vous donner l'assurance que les instructions les plus formelles ont été données, afin que l'inspecteur des homesteads fasse le rapport requis incessamment, et qu'il nous soit adressé sans aucun délai. Dès que le département aura reçu ce rapport, nous nous occuperons de votre demande aussi promptement que possible, et nous vous ferons savoir la décision à laquelle en sera venu le département.

Votre tout dévoué,
(Signé) : W. J. Roche.

M. H. R. McVeigh,
Outlook, Sask.

N'est-ce pas là un fait remarquable, qu'un ministre ait pu attendre avec autant de calme que mon honorable ami, dans son cabinet, du mois d'octobre au mois de janvier de l'année suivante, après qu'il eût donné des instructions formelles qu'on lui fît rapport incessament? Mais ce n'est pas tout. Ce pauvre colon continua d'adresser lettre sur lettre au ministre de l'Intérieur et, à la date du 10 février, le ministre lui adressa la lettre suivante:

Mon cher monsieur,—J'accuse réception de la vôtre du 3 courant, dans laquelle vous faites remarquer que vous n'avez pas été informé de la décision à laquelle en est arrivé le département au sujet du ¼ S.O., de la section 3, township 3, rang 12, à l'ouest du 3ième méridien.

En réponse, je dois vous informer que nous n'avons pas encore reçu le rapport de l'inspecteur des homesteads.

J'écris immédiatement à l'agent d'avoir à s'occuper de l'affaire incessamment.

Votre tout dévoué,
(Signé) : W. J. Roche.

[M. Knowles.]

N'est-ce pas là une drôle de façon de servir les intérêts du peuple canadien? Après avoir lu toutes les lettres pathétiques que ce pauvre homme lui avait écrites, le ministre fut ému, et il lui envoya $50, afin de l'empêcher de crever de faim, bien qu'il eût droit à une somme de $145 ou $165, je ne sais plus au juste.

Imaginez un ministre de la couronne acceptant un tel acte de désobéissance de son inspecteur de homesteads et écrivant dans ses lettres de semblables phrases: Je vous assure que j'ai donné des instructions explicites, etc. Le ministre aurait pu tout aussi bien écrire: Je fais l'impossible, mais l'inspecteur de homesteads me dit de le laisser en paix; car c'est là ce que cela veut dire. Imaginez un inspecteur de homesteads disant au ministre: Quand la température sera propice et que nos chemins seront beaux, je me mettrai en route et ferai le rapport, mais jusque-là ne vous tourmentez pas. Il est temps que le ministre s'affirme un peu plus et fasse comprendre à ses inspecteurs qu'il est le maître. Les inspecteurs devront comprendre qu'ils ont été nommés pour faire leur devoir honnêtement et non pas pour des fins politiques; que leur devoir consiste à servir ceux qui s'occupent du progrès du Canada, non pas ceux qui figurent sur la liste des clients politiques ou qui sont des amis du Gouvernement, mais ceux qui tiennent en main les mancherons de la charrue derrière leur attelage de bœufs. Ils devront comprendre qu'ils ne sont pas nommés pour envoyer des réponses stupides au ministre, et pour dire à celui-ci, après qu'une année s'est écoulée, que quand le temps sera propice et que les chemins seront beaux, ils feront un rapport. Quelle que soit l'honnêteté d'intention dont puisse être animé le ministre, il doit assumer la responsabilité, et mon message à mes électeurs est qu'ils n'ont pas grand'chose à espérer de la part du ministre et du Gouvernement du Canada, et des partisans politiques fainéants à qui ont été données ces sinécures du gouvernement dans la Saskatchewan.

M. OLIVER: Je n'ai que quelques mots à dire pour appuyer les paroles de mon honorable ami de Moosejaw. J'ai déjà déclaré que l'administration du ministère de l'Intérieur ne contribue pas au développement du pays, et je ne veux que citer un exemple. Jusqu'à présent, la règle a été de vendre aux enchères, après avis public, les terres retirées de la réserve. Le cas en question se

rapporte au quart sud-est du 16-25 O, 5e méridien, qui est précisément un peu à l'ouest de Calgary. Je vais vous donner brièvement une idée du rapport qui a été soumis au sujet de ce morceau de terre. Le 21 avril 1902, C. E. Sibbald a fait une demande pour cette terre, et il lui fut répondu que ce morceau de terre était réservé comme réserve d'eau.

Quelques années se passèrent, et finalement le pays d'alentour devint assez bien peuplé. Sous la précédente administration, il y eut plusieurs demandes pour cette section particulière. Le 15 janvier 1908, M. J. W. Fraser fut informé par moi-même, quand il demanda des droits de homestead, que la terre devrait être vendue aux enchères. Le 24 janvier 1908, M. Pereira écrivit à un autre demandeur du nom de McDougall que la terre serait vendue aux enchères, sitôt qu'elle serait retirée. Le 15 janvier, le ministre ordonna de faire inspecter la terre pour la retirer. Il y a apparence que l'inspecteur ne fit pas l'inspection, et le 9 avril 1912, c'est-à-dire quand ce Gouvernement était au pouvoir, M. Pereira réitéra l'ordre d'inspection et annonça que Fraser était pressé pour avoir une réponse. Le 15 avril 1912, Charles Grayson, inspecteur de homesteads, recommanda de retirer la terre; et le 10 mai 1912, Pereira écrivit à Fraser, qui était le dernier demandeur, que la terre serait vendue aux enchères sitôt retirée. Le 16 novembre 1912, F. Nelson, au nom de l'administration, écrivit à l'agent des terres fédérales de Calgary, lui ordonnant de faire une inspection d'évaluation. Le 26 décembre 1912, l'inspecteur W. Tempany fit rapport que la terre valait $5 l'acre. Le 19 février 1913, M. N. O. Coté écrivit à Fraser l'autorisant à acheter la terre à $5 l'acre, un quart comptant et la balance en trois versements annuels égaux. C'est là un cas, pour peu que la valeur de la terre fût la même, absolument analogue au homestead Donaldson. La terre était réservée. D'après la pratique suivie au ministère et les règlements, chaque fois qu'une terre est retirée de la réserve, elle devrait être offerte en vente aux enchères publiques, et cela pour des raisons évidentes. Si la terre est en réserve, personne ne peut avoir l'occasion de l'acquérir; et quand elle est retirée, chacun devrait avoir la même chance de l'acquérir. Dans tous les cas, Fraser en arriva à faire valoir ses intérêts auprès du Gouvernement, absolument comme avait fait Donaldson, et la terre fut retirée et lui fut vendue à son prix d'évalution. Ses voisins avaient tout autant droit que lui à l'occasion d'acquérir la terre, mais cette occasion leur fut refusée, et, je le répète, cela est absolument contraire à l'ancienne pratique suivie par l'administration, et c'est une pratique absolument injustifiable.

Le même cas s'est présenté dans la ville de Grenier, sur le lac Winnipeg. Une pièce de terre était en réserve depuis plusieurs années, et finalement—je crois que ce fut l'année dernière—elle fut retirée et vendue à un prix d'évaluation par le maire de la ville. Il est inutile de faire observer que cela est fait dans un esprit de justice, vu que chacun se trouve alors avec des chances égales. Il n'y a là en jeu qu'une question de favoritisme politique. Quand l'idée du favoritisme politique domine l'administration d'un département comme celui de l'Intérieur, il en résulte un état de choses qui ne peut qu'être défavorable au bien-être des colons de l'Ouest et de tout le Canada.

M. ROCHE: Mon honorable ami, qui a déjà été ministre de la couronne, sait à quel point il est contraire à tout les habitudes de soumettre des cas semblables quand un bill est à l'étude. Il est impossible qu'un ministre puisse avoir à la mémoire tous les renseignements relatifs à de semblables cas, surtout quand il n'en a reçu aucun avis préalable. Il sait que la pratique à toujours été, quand la Chambre est en comité de subsides, de soumettre toutes sortes de cas de cette nature, et il sait aussi que la pratique n'a jamais été d'en agir de la sorte à propos d'un bill d'intérêt public auquel la Chambre donne son attention. Je sais parfaitement que les réserves destinées à l'abreuvage du bétail, quand on n'en a plus besoin pour ces fins, sont affectées en vente aux enchères. Il n'y a pas de règle pour cela, mais la pratique en a toujours été ainsi, et j'ajouterai que c'est une pratique que n'a pas toujours observée mon honorable ami quand il était ministre. Il s'est présenté deux ou trois cas, du temps de l'administration de mon honorable ami, où il n'a pas observé cette pratique. Je ne connais rien des cas sur lesquels il a attiré mon attention. Je ne pourrais pas dire de mémoire si on a attiré ou non là-dessus mon attention. Il est très probable que mon département s'en est occupé, dans le cours ordinaire des choses.

J'ignore s'ils se sont présentés depuis que je suis ministre, mais on ne doit pas s'at-

tendre à ce que ma mémoire garde le souvenir des détails de tout ce qui se passe dans un département aussi vaste que celui de l'Intérieur. Je serai heureux de pouvoir me renseigner à ce sujet, et de communiquer en temps voulu tous les renseignements que j'aurai pu obtenir.

M. OLIVER: Mon intention, en présentant ce cas à la Chambre, n'était pas d'obtenir une reconsidération de la chose. J'ai présenté un aperçu général au sujet de l'administration de la loi, et j'ai cru que je devais à la Chambre et au ministre de fournir la preuve des faits que je racontais. Je n'entends pas du tout vouloir obtenir un rajustement de toute l'affaire. Je voulais tout simplement établir le point que l'administration repose sur le favoritisme politique et n'est pas une administration établie dans les intérêts de colons et de citoyens.

M. BRADBURY: Si mon honorable ami s'est rendu coupable des mêmes errements, il est certainement bien mal avisé de s'exprimer comme il le fait.

M. OLIVER: J'ai été ministre durant plusieurs années. Mon honorable ami (M. Bradbury) était alors dans l'opposition, et tous les errements que j'ai pu commettre pouvaient sûrement alors être considérés par la Chambre, et ils peuvent encore aujourd'hui être considérés pour peu que la Chambre juge à propos de perdre du temps à ce sujet. J'ai établi un principe bien défini, quand j'étais à la tête des affaires de l'Intérieur; j'ai établi cela sous forme d'imprimé absolument public, et je me déclarais prêt à assumer le blâme et la responsabilité pour toute transgression de ma part. Quand j'administrais les affaires de l'Intérieur, et jusqu'au dernier jour où j'administrai ces affaires, les archives du département et les résultats obtenus ont pu démontrer que tous les intéressés étaient satisfaits.

Si la satisfaction n'avait pas été générale, la colonisation n'aurait pas pris l'énorme développement que nous lui avons vu prendre. Il y eut un arrêt subit dans ce développement avec le changement de gouvernement et de système d'administration. La Providence ne saurait être mise ici en jeu, et ce n'est pas non plus une affaire de chance; ce qui est survenu est résulté nécessairement du changement d'administration.

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

[M. Roche.]

M. OLIVER: Je désire faire observer au ministre que l'article 1, tel que maintenant établi, n'est pas rédigé de façon à être bien compris du commun des lecteurs. Au lieu d'établir nettement ce que signifie cet article, il est question de deux autres articles cités plus loin. Cela est de nature à créer de la confiance dans l'esprit du plus grand nombre, et il est à désirer que cet article soit modifié. Je suggérerais de modifier l'article même, et de telle façon que tous ceux qui sont intéressés dans les homesteads puissent immédiatement saisir, en lisant la loi, le sens de cet article, sans être forcés de référer à d'autres articles afin de savoir exactement en quoi consistent leurs droits.

M. ROCHE: Le présent article a pour objet de rendre les dispositions plus claires au sujet des terres accessibles comme homesteads, et de celles qui ne le sont pas. Les renvois sont aux articles 35 et 36. L'article 35, qui est une partie de la loi, traite des terres adjacentes aux chutes d'eau. L'article 36 traite des terres réservées pour les ports, les débarcadères, les ponts, les têtes de lignes de chemins de fer, les stations ou les emplacements de villes. Il s'applique également à toutes les terres qui sont sur la liste des réserves dans un but quelconque. Le bill a été rédigé par l'aviseur parlementaire. Je ne suis pas avocat et n'ai pas l'habitude de rédiger des lois, mais je ne puis pas voir dans le texte de ce bill quoi que ce soit qui puisse créer une complication comme celle dont parle l'honorable député.

M. OLIVER: Je ne dis pas que l'article n'est pas parfaitement légal et qu'un avocat ne le comprendrait ou le comprendrait pas très bien, mais je dis qu'un simple citoyen ne le comprendrait pas aussi facilement que si l'affaire complète était exposée dans l'article. C'est élémentaire.

M. CURRIE: Ne faudrait-il pas dans ce cas refaire toute la loi?

M. OLIVER: Non.

M. CURRIE: Il faudrait la reviser, l'imprimer à nouveau et l'adopter encore une fois.

M. OLIVER: Si l'on désire soustraire aux entrées de homesteads les terres adjacentes aux chutes d'eau et les terres réservées pour d'autres buts, vous feriez aussi bien de l'indiquer en termes précis dans l'article au lieu de l'envoyer à deux autres articles.

M. CURRIE: Quand on ajoute quelque chose à la loi par l'adoption d'un nouveau bill, il n'est pas d'usage de répéter ce qui est contenu dans le statut primitif.

M. AIKINS: L'article a été rédigé de façon à ce qu'il soit clair et concis. C'est une partie d'une loi et tout ce qu'une personne doit faire après avoir lu le premier article, c'est de se reporter aux articles 35 et 36 qui lui montreront clairement les terres auxquelles les concessions de terres ne sont pas applicables. Si l'article était rédigé autrement, il devrait contenir une répétition de ces mêmes articles.

M. OLIVER: Ce n'est pas à moi à prendre la responsabilité de rédiger cet article, mais je ne croyais pas qu'il fût juste de la laisser adopter sans donner mon avis de profane désireux d'adopter une loi qui puisse être comprise par des profanes. Une autre objection est qu'en déclarant réservées certaines terres contiguës à des chutes d'eau et à certaines autres eaux, qui dira aux colons futurs que cette terre est aussi réservée. Sera-t-il laissé juge de savoir s'il peut y avoir un privilège d'eau à cet endroit ou s'il n'y en a pas, ou est-il entendu que si un colon s'établit sur un terrain semblable ses droits de homestead cesseront d'exister s'il est découvert plus tard que cette terre touche à une chute d'eau.

M. CURRIE: Il serait tout naturel de supposer que dans ces conditions il aurait le privilège de s'établir ailleurs, comme c'était l'usage dans le passé.

M. OLIVER: Mais comme ce n'est pas dit dans la loi, cet homme est laissé sans garantie pour ses débours et le temps qu'il a perdu.

M. AIKINS: Il est à présumer que le Gouvernement saura quelles sont les chutes d'eau existantes et qu'il réservera toutes les terres qu'il jugera convenables et qui seront basinées de cette chute d'eau, de sorte qu'elles ne seront pas disponibles pour les concessions de homesteads.

M. OLIVER: Si c'était indiqué dans le bill, ce serait très bien, mais tel qu'il est le colon peut s'établir sur une terre pour laquelle le bill refuse d'accorder une concession.

M. CURRIE: L'honorable député sait que sous son administration il s'est produit des cas où des colons ont dû être changés de certaines terres qui étaient réservées et sans qu'il y ait de lois spéciales, et ces colons ont pu choisir les meilleures terres qu'ils trouvaient ailleurs, et tous leurs droits de homestead leur ont été acquis. Ce fut l'usage adopté de temps immémorial, et l'honorable député l'a suivi quand il était ministre.

M. OLIVER: Et je sais combien c'était malheureux d'être obligé de le faire dans quelques cas.

M. CURRIE: Cela ne faisait de tort à personne; en général, les colons s'en trouvaient mieux.

M. OLIVER: Dans certains cas que l'on ne pouvait prévoir, il s'est produit des situations très difficiles, et il est malheureux qu'en amendant la loi nous puissions créer le cas d'un colon qui se serait installé dans une réserve forestière.

M. ROCHE: Pour la rivière Winnipeg, nous avons établi une réserve comme le suggère l'honorable député. Quiconque va sur une terre peut voir une chute d'eau et il obtient sa concession à ses propres risques.

M. OLIVER: Je proteste sans vouloir insister. Il y a des cas où une chute d'eau peut être créée avec une dépense modique dans un endroit où il n'y a pas de preuve évidente pour un simple citoyen qu'une force existe. Sur la rivière Bow, une demande a été faite pour créer une chute d'eau à un certain endroit où le courant est rapide sans chute, et un colon ordinaire n'aurait pas pu reconnaître qu'une chute d'eau existait à cet endroit.

M. DOUGLAS: L'objection soulevée par mon honorable ami (M. Oliver) existe pour les réserves forestières.

Je connais un cas dans ma circonscription d'un homme qui a demandé une concession de terre qui était autrefois une réserve forestière et qui ayant fait les travaux de clairière et dépensé environ $5,000 est aujourd'hui averti qu'il ne peut obtenir sa concession. Cet homme croyait être dans une région sans valeur commerciale comme réserve forestière.

M. CURRIE: Combien a-t-il pris de bois?

M. DOUGLAS: Il n'en a pas pris; le bois n'avait aucune valeur marchande et il était prêt à le brûler pour nettoyer le sol.

M. BRADBURY: Quel droit avait-il de s'établir sur cette terre?

M. DOUGLAS: D'autres gens avaient demandé des concessions dans la même région. Je dirai en toute justice pour le ministre que

j'ai discuté la question avec lui et qu'il est prêt à régler ce cas d'une façon équitable, mais il y a quelque chose de mauvais dans un règlement qui permet à de pareils cas de se produire. Si nous pouvons y remédier, nous devrions le faire maintenant que nous adoptons cette loi. Nous avons dans le nord de l'Alberta une quantité de bois qui n'a pas de valeur marchande et, pourtant, il peut y avoir dans un quart de section plus des vingt-cinq acres nécessaires pour empêcher qu'il soit ouvert à la colonisation. Le bois ne peut être bon qu'à servir pour le chauffage et en raison de la distance du chemin de fer, il n'est pas même bon à cela; aussi, le colon serait enchanté qu'un feu de prairie l'en débarrassât, et pourtant la terre ne peut être livrée à la culture. Ce règlement a eu pour effet d'empêcher qu'une grande étendue de terre soit colonisée. J'ignore si ce cas particulier tombe sous l'application de l'article 2 du bill, mais la question mérite d'être considérée pour savoir s'il ne conviendrait pas que ces terres, qui ont été réservées pour le bois et qui sont sans valeur, soient données à la colonisation et de permettre aux colons de s'y établir sans que le département puisse les leur réclamer.

M. ROCHE: La difficulté, dans le cas dont parle mon honorable ami, est que l'individu a juré, quand il a demandé sa concession, qu'il n'y avait pas plus de vingt-cinq acres de bois.

M. DOUGLAS: De bois marchand.

M. ROCHE: Si un homme se conduit ainsi avec mauvaise intention, vous pouvez comprendre la difficulté qu'aurait le département à accorder la concession. Je crois cependant que le département a l'habitude de ne pas déposséder un homme qui s'est installé sur une terre contenant plus de vingt-cinq acres de bois; mais on lui demande de réserver ces vingt-cinq acres, et le département donne des permis aux colons de couper ce qui reste sur la terre.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 2 (restriction relative à la résidence de l'inscrit).

M. KNOWLES: Toute la question des préemptions est rouverte dans cet article. Durant la session 1906-07, le député actuel d'Edmonton, alors ministre de l'Intérieur de l'ex-gouvernement, a présenté un bill créant les préemptions. Son bill a été attaqué en partie par feu l'honorable Thomas Greenway, et de longs discours ont été prononcés par les honorables membres de la droite, notamment par mon honorable ami le ministre actuel de l'Intérieur et par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Le ministre actuel de l'Intérieur n'a pas appuyé en quoi que ce soit le projet de loi à l'époque et il fit alliance avec M. Greenway. Si le ministre désire une référence à ce sujet, je puis la lui donner, bien qu'il se souvienne, je suppose, de ce qu'il a dit alors. Il a fait certaines objections sur la façon dont le règlement serait observé et il a jeté de l'eau froide sur tout le projet. L'honorable député de Toronto-nord a découragé autant que possible l'adoption du projet et a dit que donner cette terre c'était autant donner de l'argent. Le 14 mars 1907, il a parlé à la Chambre dans les termes suivants:

> Le cultivateur de l'Ontario est, au point de vue du Dominion, un citoyen tout aussi bon, il forme un élément tout aussi appréciable de notre population que peut l'être le colon de la Saskatchewan ou celui du Manitoba. Une partie de son actif se compose des prérogatives et des propriétés que l'Etat possède ou concède. Comment? On voudrait ouvrir les portes du trésor public pour y prendre des millions de dollars sans accorder à ce cultivateur certains avantages, et l'on distribue cet argent à quelques favorisés du sort, pour ne pas dire plus, qui habitent une certaine partie du pays!
>
> Si ces terres qu'on se propose de donner ainsi comme largesse, comme gratification, à des gens qui se trouvent en dehors de la sphère où le besoin ne se fait pas sentir, qui ne sont pas pauvres, qui n'ont pas de difficultés à surmonter, mais qui vivent paisiblement, heureux et prospères dans la jouissance d'un don princier de 160 acres de bonne terre, si ces terres qu'on se propose de leur accorder étaient représentées par leur équivalent en argent quant à leur valeur, et si cet argent était déposé dans le trésor public, l'état de choses ne serait pas modifié, seule la forme serait changée. Cela n'affecte en rien le caractère essentiel de cet actif, qui n'en reste pas moins la propriété des citoyens de ce pays. Que se propose-t-on de faire? On veut légiférer pour permettre au Gouvernement de puiser dans le trésor public les deniers dont il a besoin pour faire à quelques privilégiés qui se trouvent à habiter une certaine partie du pays un cadeau d'une valeur totale de plusieurs millons de dollars, sans accorder au reste de la population une part quelconque dans l'usufruit.

Le bill rencontra tellement d'opposition qu'il ne fut pas possible de le faire voter durant cette session; il fut présenté de nouveau à la session suivante, avec quelques modifications, et fut adopté. Les préemptions étaient très populaires. C'est dans ma circonscription qu'elles existent en plus grand nombre. Le 1er septembre 1908, le droit d'acquérir des immeubles de préemptions fut prolongé et cette décision fut accueillie avec une extraordinaire faveur par

tout le Canada. Partout où il y avait des terres disponibles, comme cencessions ou préemptions, on vit régner la plus grande activité et tout le monde s'empressait de choisir des quarts de section. Les colons étaient satisfaits; ils étaient reconnaissants envers le ministre de l'Intérieur qui leur accordait de pareilles conditions. A cette époque, l'Ouest était très prospère et il n'était pas nécessaire de rendre les conditions plus faciles et de dispenser les colons du paiement de l'intérêt ou de l'obligation de résidence.

Malheureusement, les temps prospères n'existent plus. A l'heure présente, l'honorable ministre a à lutter contre des conditions que son propre Gouvernement a créées et qui mettent les colons dans l'obligation de demander de l'aide. L'honorable ministre et ses amis ont fait tout ce qu'ils ont pu pour empêcher le peuple d'accepter l'aide qui lui était offerte en 1911, sous la forme de marchés plus étendus, et aujourd'hui le Gouvernement est obligé d'intervenir pour sortir les colons d'embarras.

Le ministre a choisi ce moyen de venir en aide au peuple et je suis prêt à l'appuyer. Je serai toujours en faveur de toute mesure propre à améliorer le sort du peuple, quelle que soit la forme sous laquelle le secours est présenté.

Les derniers changements faits au tarif m'ont convaincu plus que jamais qu'il est de mon devoir d'approuver tout soulagement que le Gouvernement est disposé à donner à la population. Pour ma part, je suis prêt à exempter le colon de tout paiement, pour lui permettre de se tirer d'embarras, dans les circonstances difficiles où il se trouve.

Je regrette pour le ministre que la crise se soit déclarée presque immédiatement après l'arrivée de son parti au pouvoir, avec autant de précision que la nuit succède au jour; mais, dans son for intérieur, il doit admettre que si les colons qui cultivent du blé et d'autres céréales sur leurs concessions et leurs immeubles de préemption avaient un marché avantageux à leur porte, trois années d'intérêt sur une somme de $72 ne seraient qu'une bagatelle pour eux.

Dans ce bill, le ministre ne se montre pas conséquent. Je parle en ce moment de la partie concernant la résidence et non de l'article qui a trait à l'intérêt et, si je comprends bien, il voudrait que celui qui a rempli les conditions de résidence et qui possède $480, puisse obtenir des lettres patentes pour son immeuble de préemption, s'il a mis en culture une superficie de cinquante acres; mais s'il ne possède pas la somme de $480 et s'il ne vient l'offrir que l'année suivante, il n'est pas libéré de l'obligation de résidence, dans l'intervalle.

Dois-je comprendre que celui qui, pendant deux ans après l'expiration du délai, travaille et peine dans des conditions défavorables, pour se procurer les $480 nécessaires, est encore obligé à dix-huit mois de résidence, après avoir fait le paiement?

M. ROCHE: C'est bien cela.

M. KNOWLES: Je proteste contre cette disposition. Même à l'égard d'une somme aussi peu importante, le Gouvernement traite différemment celui qui peut disposer immédiatement d'une certaine somme et celui qui est obligé de gagner son argent par un travail pénible. Ce traitement me paraît injuste. Beaucoup de mes commettants sont en état de payer cette somme de $480 immédiatement, mais un plus grand nombre encore ne pourraient pas le faire. Sous le régime du nouveau Gouvernement, le nombre de ces derniers va en augmentant et le nombre des premiers diminue. Je m'oppose à ce que ces colons soient soumis à l'obligation de résidence parce qu'ils sont obligés de retarder le paiement pendant qu'ils gagnent l'argent nécessaire. Je ne vois pas pourquoi le riche est exempté de son obligation de résidence pendant six mois de l'année, pendant qu'on n'accorde pas la même faveur au pauvre homme qui est obligé d'aller travailler pour gagner cet argent et qui a peut-être une femme et des enfants à faire vivre. J'espère que le ministre modifiera cette disposition du bill et qu'il s'intéressera davantage au sort des colons pauvres. Au nom de milliers de mes commettants, je lui demande d'accorder au pauvre le même privilège qu'il accorde au riche, en ce qui concerne l'obligation de résidence.

M. ROCHE: Si le colon préfère se prévaloir des dispositions de la loi actuelle, il ne sera pas plus mal partagé et il se trouvera avantagé par la nouvelle loi, en ce sens qu'il n'aura pas d'intérêt à payer pendant les trois premières années. Il est libre de profiter du délai que lui accorde la loi actuelle pour obtenir les lettres patentes sur son immeuble de préemption, ou de se prévaloir des dispositions du nouveau bill, c'est-à-dire qu'à l'expiration des trois années, après avoir obtenu ses lettres patentes sur sa concession, il pourra, en payant son immeuble de préemption, ob-

tenir ses lettres patentes sur ce dernier. Il se trouve ainsi relevé de son obligation de résidence sur sa concession pour l'avenir, pourvu qu'il ait résidé sur l'immeuble jusqu'à cette date et qu'il ait fait la culture nécessaire. Il ne s'agit pas d'une distinction entre le pauvre et le riche; cette disposition est demandée par beaucoup de colons pauvres. Celui qui a de l'argent peut cultiver ou améliorer son immeuble de préemption s'il le désire.

Le but de cette disposition est de donner à tous le privilège de se prévaloir de la loi actuelle et d'améliorer leur sort en se soustrayant à l'obligation de payer les intérêts. D'un autre côté, si un colon désire obtenir ses lettres patentes en hypothéquant sa concession, du moment qu'il a satisfait aux obligations concernant sa concession, il peut obtenir des lettres patentes sur immeuble de préemption, en versant le paiement nécesaire. Mon honorable ami donne une mauvaise interprétation au bill, s'il suppose qu'il aura effet de protéger le riche au détriment du pauvre.

M, McKAY: Je ferai observer que les terres dont il est question dans cet article du bill sont comprises dans les limitel que formerait une ligne partant à l'est du centre de la frontière sud de la province, suivant au nord et au nord-ouest le troisième méridien dans la direction du nord, jusqu'au quarante-quatrième township et de là, dans la direction de l'ouest et du sud, pour revenir au point de départ. Les colons de cette région ont obtenu le privilège de prendre des concessions et d'acheter des immeubles de préemption, parce que les terres étaient considérées comme peu fertiles. Il ne faut pas oublier qu'il est presque impossible de choisir dans cette région des terres qui soient entièrement de cette nature. Je n'ai aucun doute que l'honorable député de Moosejaw va prétendre que sa circonscription électorale est une des plus fertiles de la province et, cependant, la ville de Moosejaw est située dans cette région.

Le Gouverneur en conseil fait choix d'un certain nombre de townships dans cette région et il accorde aux colons le privilège d'acquérir des concessions et des immeubles de préemption. Je répète qu'une exception a été faite pour cette région, parce que, vu le manque de pluie, un colon ne pouvait pas cultiver tous les 160 acres. Dans les conditions existantes, 160 acres n'étaient pas suffisants pour un colon et sa famille; par conséquent, on trouva juste de permettre aux colons d'acquérir une autre terre de 160 acres, dans la région désignée par le Gouverneur en conseil.

[M. Knowles.]

Je ferai remarquer au ministre que dans une partie de ma circonscription, les mêmes conditions existent, mais sont dues à des causes tout à fait opposées. Dans certaines parties de cette circonscription, c'est la trop grande abondance de l'eau qui empêche le colon de cultiver toute sa concession de 160 acres.

Je connais des cas où des étangs occupent peut-être la moitié de la concession, ne laissant que 80 acres que le colon peut cultiver, et cela est à peine suffisant pour faire vivre un cultivateur et sa famille. De plus, beaucoup de cultivateurs, je dirai même la très grande partie, font de la culture variée, et si nous voulons que ces cultivateurs prospèrent et élèvent honorablement leurs familles, il est indispensable de leur étendre le privilège d'acquérir des préemptions et les homesteads, comme dans la région à laquelle ce privilège est déjà accordé.

En relisant le débat qui a eu lieu lorsque le premier bill a été déposé et aussi en 1908, j'ai constaté que la raison donnée par plusieurs orateurs, de même que par le ministre de l'Intérieur (M. Oliver), c'est que dans les autres parties de la province, au nord de la frontière dont j'ai parlé, les compagnies de chemins de fer possédaient des terrains et que les colons établis sur une concession pouvaient acheter un autre quart de section de 160 acres de ces compagnies. Mais cette partie du pays est déjà très peuplée et on n'y trouve plus de terres disponibles.

Je parle plus particulièrement de la partie septentrionale et méridionale de la rivière de la Saskatchewan où, dans certains cas, il est impossible d'acheter des terres où il reste encore quelques homesteads qu'on pourrait acquérir. En réalité et dans un grand nombre de cas, on ne veut pas prendre de homesteads, parce qu'ils ne contiennent pas assez de terre arable pour qu'un homme y puisse récolter suffisamment de grain pour se nourrir lui-même. Si on permettait à un homme d'acquérir deux homesteads couvrant, disons, trois cent vingt acres, cet homme se trouverait à posséder une terre assez étendue et dont les revenus égaleraient peut-être ceux donnés par les terres de cent soixante acres qui se trouvent dans les sections des prairies. Je demanderais donc au ministre d'étudier l'opportunité de prolonger cette zone où l'on

peut se procurer des préemptions et des terres. D'une façon générale, je conseillerais qu'on prolongeât cette zône, disons, de la voie principale du Nord-Canadien qui se dirige sur Kamsack, à l'ouest, jusqu'à Warman, etc., partant du troisième méridien, la présente ligne frontière de cette superficie passant le long de la présente voie du Nord-Canadien et comprenant la partie septentrionale de la province. Le prolongement de la zone fait en cette façon ne veut pas dire nécessairement qu'on disposera de cet espace en cette façon, mais cette disposition ne fait qu'accorder au Gouverneur, siégeant en conseil de ses ministres, le pouvoir de choisir tout caution quelconque en deçà de cette zone et de permettre à ceux qui résident dans les limites de cette dernière de jouir des privilges accordés aux habitants de la zone en question maintenant. Des cultivateurs qui demeurent à l'est du troisième méridien m'ont signalé cette question, et les cultivateurs qui habitent cette zone se réjouiraient grandement si l'on étudiait cette question et si l'on accomplissait quelque chose dans ce sens. Il est certain que le ministre peut demander du temps pour étudier cette question, mais si le temps lui manque au cours de la présente session, je lui conseillerai de donner aux fonctionnaires de son département instruction de faire une enquête dans cette partie du pays, et cette question pourrait être étudiée plus tard.

M. KNOWLES: Je regrette que le ministre ne puisse accéder à ma demande au sujet des obligations qui relèvent de la résidence. Sa réponse, toutefois, doit être finale.

M. NEELY: Le ministre doit reconnaitre que, par la modification qu'il apporte à l'article 2, il s'éloigne grandement de nos règlements relatifs aux terres.

J'ai toujours compris que la fin qu'on voulait atteindre, en imposant cette obligation à ceux qui demandaient des homesteads, était de mettre en culture réelle la terre achetée, et non pas de donner à nos terres une valeur spéculative qu'on pouvait leur procurer en dépensant quelques dollars en culture, sans que ceux qui demandaient des homesteads fussent tenus d'y demeurer durant un certain temps. Je ne suis pas prêt à dire que le ministre a raison ou qu'il a tort. L'honorable député de Moosejaw a donné des raisons pour expliquer pourquoi on devrait rendre ces conditions moins sévères, aujourd'hui, qu'elles ne furent dans le passé, mais je dirai au ministre qu'en dépit des explications qu'il a données et que je me suis efforcé de suivre aussi étroitement que possible, je crains encore qu'il ne commette une injustice à l'endroit d'un grand nombre de demandeurs de préemptions par tout l'Ouest. Il a déclaré qu'en accordant le privilège de payer $480 le prix d'une préemption, il améliore réellement les conditions onéreuses de la préemption. Voici ce que je ne puis saisir. L'effet réel est que le ministre force celui qui ne peut fournir le montant requis de continuer son travail et de remplir les conditions de résidence; il ne peut s'empêcher de voir qu'il place une prime, dans le cas où un homme peut retirer de la banque $480 à seule fin de se libérer de toute responsabilité future. On peut faire observer que celui qui n'a pas l'argent requis peut s'adresser à la banque; si cette dernière sait qu'il va obtenir bientôt son titre de préemption, elle peut prêter à cet homme l'argent dont il a besoin pour s'acquitter envers le gouvernement. Mais quelle affaire ce sera pour celui qui ne pourrait pas faire le paiement requis? Le gouvernement lui réclame cinq p. 100, mais les banques lui demanderont probablement dix ou douze p. 100. Je suis tenté de penser que le ministre veut punir celui qui désire obtenir son titre, s'il l'oblige de se rendre à la banque, à une compagnie de prêt ou d'hypothèque qui lui réclame de cinq à sept p. 100 pour avoir le même privilège que celui qu'on accorde à l'homme qui a de l'argent en banque et qui peut faire le paiement exigé par le gouvernement. Le ministre ne peut sortir de là. Il assume la responsabilité de rendre la vie plus facile à certains colons qui ont eu le privilège d'acheter directement des homesteads ou d'acquérir des préemptions. S'il modifie cet état de choses, il doit le faire pour toutes les parties intéressées. Pourquoi le ministre punirait-il cet homme? Voici les deux cas: celui de l'homme qui peut payer jusqu'à l'expiration de trois ans à compter de la date de sa concession, et celui de l'homme qui ne peut en agir ainsi.

D'après la mesure proposée maintenant, ces deux hommes ne devront plus payer l'intérêt de trois années. Trois ans après la date de la concession de terre, on se trouve en face du même état de choses, en ce qui concerne ces deux hommes, tous

deux profitant de l'exemption de payer l'intérêt au cours de trois années.

L'état de choses est absolument semblable jusqu'à ce point, mais ensuite il diffère du tout au tout. On décharge l'homme qui paie en deniers sonnants $480 de toute autre responsabilité, quant à la résidence sur son homestead acquis par préemption, alors que l'homme qui ne peut payer ces $480—à moins qu'il n'emprunte cette somme à un intérêt variant de dix à quinze p. 100—sera puni en ce sens qu'il devra prolonger son obligation de résident. Je ne crois pas que cela constitue un traitement juste et équitable. Si le ministre veut accomplir un acte qui le rende populaire parmi les propriétaires de homesteads—et Dieu sait qu'il a besoin de cette popularité—mais il est certain que le Gouvernement doit s'efforcer de se relever dans l'estime des gens—s'il se propose de rendre les conditions de l'existence moins onéreuses pour ceux qui ont acquis des préemptions, dans cette zone particulière, il devra rendre la situation absolument uniforme, et toute augmentation qu'on peut faire ne réussit pas à me persuader que les conditions contenues dans l'article 2 de ce projet de loi sont en aucune façon justes et raisonnables, ainsi qu'elles devraient être et au point de vue de celui qui possède de l'argent et au point de vue de celui qui n'a pas d'argent.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (prix).

M. KNOWLES: Le ministre ne semble pas disposé à nous aider dans la question du rajustement des obligations de résidence et de préemptions, mais il tombera peut-être d'accord avec nous sur cette disposition. Le ministre a énoncé comme exact—et je crois que cela est de sage mesure sur ce point—que le demandeur d'une concession ne sera pas tenu d'acquitter l'intérêt sur ses $480, au cours des trois premières années après qu'il a pris possession de sa préemption. Il doit payer cet intérêt après que le temps de la préemption commence à courir. Je me demande comment le ministre pourra faire observer cette disposition. Son bill me semble très étrange, en vérité. Nous venons d'adopter l'article 2, et je suis convaincu qu'aucun membre de cette Chambre ne peut dire ce que cette disposition signifie. Ainsi, par exemple, cet article dit qu'on sera tenu de remplir l'obligation que la résidence entraîne, durant le laps de temps au cours duquel on a cherché à se procurer les $480 exigés. Mais si un homme prend quinze mois à se procurer ce montant, combien d'obligations de résidence sera-t-il tenu de remplir? Mais le ministre, suivant son habitude de ne pas commettre d'injustice, verra sans doute à ce que tout se fasse de la façon voulue. Le département aura de la difficulté à ce propos, car cette disposition n'est pas assez mûrie. La responsabilité, toutefois, retombe sur le ministère qui ne semble pas se soucier de débattre cette disposition avec nous. Peut-être nous dira-t-il plus tard combien de temps doit durer la résidence de celui qui doit s'abstenir pour chercher les $480 que le département lui réclame, et qui consacre à cette besogne quinze mois. Quant à l'article 3, il contient un principe étrange, on n'exige ni le loyer ni l'intérêt, au cours des trois premières années. A l'expiration de la troisième année, ou chaque fois que son temps de préemption commence, il paie un dollar par acre et il commence à payer l'intérêt sur les $320. Pourquoi l'obliger de payer un intérêt sur ces $320 plutôt que sur les $480? Ce ne peut être pour le loyer, puisqu'il a eu la jouissance de la terre durant tout le temps, et ce ne peut être pour montrer l'avantage du marché qu'il a fait, puisqu'il a déjà payé $160. Si on oublie de lui réclamer l'intérêt des trois premières années, on peut oublier de lui faire acquitter tout l'intérêt qu'il doit au gouvernement.

Pourquoi lui réclamer l'intérêt sur la balance de ces $320, lorsqu'on ne l'oblige pas d'acquitter l'intérêt sur $480? Le ministre dit que cet homme commencera à mieux cultiver sa terre après la troisième année; mais il a eu l'usage de la terre depuis le commencement et il peut obtenir, la deuxième année, une récolte aussi bonne que seront celles de la cinquième et de la sixième années. Je crois que le ministre devrait faire porter l'intérêt sur tout le montant. Je propose l'amendement suivant:

Que l'article 3 soit modifié en biffant tous les mots après le mot "versements", dans la huitième ligne du dit article, et le mot "pourvu", dans la quatorzième ligne du dit article, et en les remplaçant par les mots suivants:

Tout versement ou tous versements non acquittés ou acquittés à la date y indiquée portera ou porteront intérêt au taux de cinq pour cent par année de la date de l'échéance jusqu'à la date du paiement, mais nul versement ne portera intérêt avant la date de son échéance.

J'espère que le ministre acceptera cette modification.

M. ROCHE: Je crois que l'honorable représentant de Moosejaw emploie le mauvais terme, lorsqu'il dit qu'on punit cet homme, parce qu'on l'oblige de payer l'intérêt à l'expiration des trois premières années. Le punit-on, aujourd'hui? La seule façon dont on le punit, par cette loi, c'est qu'on oublie de lui réclamer l'intérêt des trois premières années, et si c'est là punir, je crois que celui qui jouit de la préemption sera heureux d'être puni ainsi. L'intérêt, d'après ce statut, commence à courir de l'expiration des trois premières années dans le cas des $480. Si le détenteur de la préemption doit payer un versement de $100, ou de toute autre somme, il aura à payer l'intérêt sur cette somme même; on ne le punit donc aucunement. Je ne crois pas à la nécessité de l'amendement proposé par l'honorable député, bien que je consente volontiers à ce que cet article reste en suspens pour plus ample examen et modification. L'honorable député de Moosejaw et l'honorable représentant de Humboldt ont dit tous deux que nous allions punir l'homme pauvre.

M. KNOWLES: Disons que vous ne le punissez pas, mais que vous l'accablez. Il serait peut-être excessif de dire que vous le punissez, mais les prescriptions me paraissent bien rigoureuses.

M. ROCHE: Il existera forcément des inégalités tant que la richesse ne sera pas répartie de façon plus équitable. Je ne crois pas que l'on ait lieu de dire de la loi actuelle qu'elle est injuste à l'égard du pauvre, car si je propose la présente modification, c'est surtout à la demande des colons peu fortunés qui désirent obtenir leur titre de propriété afin de se procurer l'argent qu'il leur faut pour acquitter en même temps leur droit de préemption. Je suis persuadé qu'ils ne considèreront pas comme une injustice que l'on permette aux riches d'effectuer le paiement total à l'expiration des trois années. Le pauvre peut, lui aussi, à son gré s'acquitter entièrement au bout de trois ans ou continuer ses versements en conformité des dispositions de la loi actuelle.

L'honorable député semble prétendre que l'on fait une distinction injuste à l'égard des colons qui manquent d'argent ; eh mais! je lui viens en aide en allégeant son fardeau, en le dispensant de verser l'intérêt pendant trois ans, sans compter qu'il lui sera loisible d'obtenir son titre de propriété et d'emprunter pour acquitter son droit de préemption en même temps, ou de continuer ses versements en conformité de la loi actuelle.

M. KNOWLES: Je crois que le ministre ne me comprend pas bien. Je ne dis pas que l'on nuit à un tel parce que l'on fait du bien à tel autre; mais on ne doit pas accorder à l'un ce qu'on refuse à l'autre. Celui qui ne pourra pas se procurer d'argent avant deux ans sera obligé de remplir pendant douze mois les conditions de résidence. Supposons que le ministre fasse voter une loi portant que ceux dont les noms commencent par la lettre A jusqu'à la lettre M ne seraient pas tenus de payer $3 par acre, tandis que ceux dont les noms commencent par la lettre N jusqu'à Z seraient obligés de verser cette somme, cela n'équivaudrait-il pas à dire à ces derniers: Je vous impose une obligation qui ne pèse pas sur les autres, mais vous ne vous en trouverez pas plus mal, puisque vous restez dans la même situation qu'auparavant? Ce ne serait peut-être pas les punir, mais ce serait certainement faire une injuste distinction à leur égard.

J'ai fait observer que le projet de loi est injuste en ce que celui qui est obligé d'attendre un an avant de pouvoir se procurer ses $420 se trouve en plus mauvaise posture que celui qui a de l'argent en banque; c'est un point sur lequel le ministre ne s'est pas encore expliqué.

M. NEELY: Le ministre entend-il réserver le présent article?

M. ROCHE: Je ne me soucie pas d'agréer l'amendement avant de l'avoir étudié de plus près.

M. NEELY: A-t-on accordé des inscriptions de préemption sous le régime de la loi de 1908?

M. ROCHE: Oui.

M. NEELY: La note au bas de la page m'apprend que le ministre veut que la nouvelle loi ait un effet rétroactif à l'égard de ceux qui ont déjà acquis des immeubles de préemption. N'en sera-t-il pas ainsi?

M. ROCHE: Nous admettrons à bénéficier des dispositions nouvelles de la loi quiconque n'a pas encore obtenu son titre de propriété.

M. NEELY: Celui qui est inscrit depuis cinq ou six ans, mais ne s'est pas conformé au règlement et n'a pas obtenu son titre, va profiter d'un certain nombre d'années d'intérêt; le ministre ne devrait-il pas

avoir certains égards pour celui qui a demandé et obtenu son titre de propriété depuis à peu près un an? Vous me direz qu'il est en possession de son titre, mais pour l'obtenir il lui a fallu payer et remplir les conditions de résidence. Parce qu'un colon peut avoir tardé plus qu'un autre à demander son titre, le ministre n'ira pas jusqu'à punir celui qui s'est empressé de payer ce qu'il devait au Gouvernement et a rempli ces conditions de résidence et autres obligations.

M. ROCHE: Voilà que l'honorable député prend le parti de celui qui est assez riche pour acquitter son droit de preéemption. Le ministère a octroyé 879 titres d'immeubles de préemption. Qu'est-ce que cela représenterait? Pour rembourser ces 879 personnes, il faudrait un peu plus de $2,000,000. Si j'inscrivais au budget supplémentaire un crédit de $2,000,000 destiné à rembourser ceux qui ont acquitté le prix de leurs immeubles de préemption, l'honorable député approuverait-il une telle dépense?

M. NEELY: Le ministre a-t-il réellement calculé que l'intérêt des sommes versées à l'acquit des titres se chiffrerait à plus de $2,000,000?

M. ROCHE: Non, pas l'intérêt.

M. NEELY: C'est de l'intérêt que je parle. Le ministre ne se propose pas de rembourser le principal?

M. ROCHE: Et moi, je parlais du principal et de l'intérêt.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 4 (l'inscrit n'est pas obligé de construire de maison sur le homestead acquis par achat).

M. DOUGLAS: L'article est de nature à soulever une question qui intéresse tout particulièrement la partie septentrionale de la province d'Alberta, à laquelle les dispositions relatives à la préemption ne sont pas applicables, en ce sens que nul terrain ne peut être acquis par préemption au nord du township 44. Je considère qu'à cet égard la loi est défavorable à cette partie de la province où le sol est en grande partie couvert de brousse, et où l'occupant d'un homestead ne trouve pas toujours sur son quart de section assez de terre arable pour en tirer sa subsistance. Il faudrait donc lui permettre d'acquérir un peu plus de terrain. Au lieu d'autoriser la préemption dans le nord de l'Alberta, je considère que le ministre devrait accorder aux occupants de homesteads ou à toute personne inscrite pour un homestead d'acquérir des homesteads par voie d'achat en cette partie-là de la province.

Dans la région de la rivière de La-Paix, il existe une étendue prodigieuse de terre arable; il y a là un grand nombre de personnes qui ont peut-être acquis des homesteads en d'autres provinces, ou sont déchues de leur inscription de homestead pour avoir abandonné les immeubles ou pour quelque autre motif; et il me semble que le ministère devrait faire en sorte que ces personne puissent acquérir dans la Saskatchewan et dans le sud de l'Alberta, à la faveur des dispositions de la loi relatives aux homesteads achetés. Dans le nord de l'Alberta, on devrait agrandir le territoire des homesteads à acquérir par voie d'achat afin que les inscrits puissent en obtenir. Pour le cas où le ministre n'agréerait pas cet avis, je suppose:

Que l'article 28 soit modifié en en biffant les mots "disponible pour faire l'objet d'une concession de la manière énoncée dans le présent article", qui se trouvent en 25e et 26e lignes, et en retranchant tout le texte compris entre la 42e et la 61e ligne, inclusivement.

De cette façon, les gens pourront acquérir des homesteads par voie d'achat au nord du township 44.

M. ROCHE: On sait que l'acquisition de homesteads par voie d'achat était permise aux personnes déchues de leur droit de prendre possession d'un autre homestead; c'était à l'époque où le colon avait le droit d'acquérir un deuxième homestead. Ce privilège n'existant plus, il est loisible aux personnes déchues de leur droit de concession d'acquérir dans les limites de certain territoire, d'un territoire à peu près semblable à celui où se trouvent les immeubles réservés à la préemption des homesteads par voie d'achat aux mêmes conditions pour ainsi dire qu'il s'agissait d'une préemption. Ce territoire étant en grande partie le même que celui des immeubles de préemption, on a jugé, dans le temps, qu'il ne serait pas sage d'en reculer plus loin les limites vers le nord ou en d'autres parties de la même province où la nature du sol est différente.

Je donnerai à l'honorable député la même réponse que j'aurais faite à mon honorable ami de Prince-Albert (M. McKay) si je lui eusse parlé de l'agrandissement du territoire de la préemption. Dans la pensée du législateur, 320 acres de ce territoire ne valaient pas, pour un cultivateur et sa famille, plus de 160 acres d'un territoire

plus fertile. Beaucoup de gens doutant que l'on ait bien fait de réserver un territoire à la préemption, je me sens peu enclin à l'agrandir et ne me soucierais guère d'agrandir celui des homesteads à être acquis par voie d'achat.

L'honorable député de Prince-Albert (M. McKay) a fait allusion aux terres trop humides; là, la situation diffère de celle qui prévaut sur les terres semi-arides, mais quand les travaux de dessèchement seront exécutés, le sol qui est aujourd'hui recouvert d'eau sera propre à la culture. Il me semble qu'il vaut mieux encourager la culture mixte dans les régnons septentrionales où les cultivateurs réussiraient beaucoup mieux, ayant le bois et l'eau en abondance, que s'ils se livraient exclusivement à la culture du grain.

Je considère qu'il serait peu sage en ce moment d'accéder aux demandes des représentants de Prince-Albert et de Strathcona, et d'agrandir soit le territoire des préemptions, soit celui des homesteads à être acquis par voie d'achat.

M. OLIVER: Selon moi, les raisons du ministre ne valent point à l'égard des homesteads achetés. L'événement a prouvé que les dispositions de la loi relatives à la préemption sont des plus sages, et que c'est grâce à elles que l'on trouve aujourd'hui une population nombreuse dans une vaste région où il n'y avait personne avant l'établissement de la loi.

L'achat d'un homestead ne donne en rien à un colon une superficie de plus d'un quart de section. L'achat d'un homestead permet simplement à celui qui a rempli toutes les obligations de son homestead, et qui veut encore plus de terre, de passer sa ligne et de prendre un second homestead à des conditions spécifiées. Il paie $3 de l'acre pour cette terre; il doit y faire plus de culture que sur le premier homestead, et, dans tous les cas, les intérêts du pays sont mieux protégés par les mesures qui gouvernent l'achat d'un homestead. Tous les anciens dans l'Ouest se rappellent de centaines de cas dans lesquels les colons ont rempli toutes les conditions requises sur leurs homesteads, dans des conditions pénibles et à qui il aurait été très avantageux de prendre de nouveaux homesteads et redevenir pionniers s'ils l'avaient pu. La seule raison pour laquelle l'achat des homesteads a été limité à la superficie de la préemption, c'est que dans le temps on s'objectait absolument à l'achat des homesteads. Je suis convaincu qu'il était désirable d'accorder tel privilège, et j'ai réussi à obtenir le consentement de la Chambre, à ce qu'il fût accordé jusqu'à concurrence de la superficie de préemption, mais je n'ai pas pu l'obtenir comme je l'avais demandé pour tout le pays. L'expérience nous a montré que le danger qu'on craignait dans le temps—le danger de la migration de colonies entières à la recherche du nouveau privilège—n'existe plus maintenant. Aujourd'hui, à la lumière de l'expérience, je suis certain que le Gouvernement agirait sagement, s'il accordait ce privilège et il sauvegarderait les intérêts du pays aussi bien que ceux de plusieurs centaines de colons qui ont rempli toutes les obligations de leurs homesteads et qui ne sont pas encore en état de donner dans toute leur mesure les services que leur pays a le droit de s'attendre d'eux, parce qu'ils ne sont pas capables de prendre un autre homestead. J'insiste fortement auprès du ministre pour qu'il accède à ma proposition, à moins qu'il laisse l'affaire en suspens pendant qu'il lui donnera plus mûre considération.

M. W. H. WHITE : Je regrette que le ministre ne voie pas avec faveur l'amendement proposé par le député de Strathcona (M. Douglas). Le ministre dit que dans son opinion un quart de section dans le nord produira autant qu'une demi-section dans le sud. Cela peut être vrai pour certaines sections, mais n'est pas vrai généralement.

Je sais que, à partir du township 44 jusqu'au township 54, ce qui est considéré la meilleure région de la province d'Alberta, la chose peut être vraie, mais si on part du township 54 en allant au nord, le pays est très onduleux, et je doute fort qu'on puisse trouver plus de 80 acres de terre arable par quart de section, et j'ai pensé que c'était une grande erreur, quand ce règlement de préemption a été proposé, de ne pas l'appliquer à toute la province. Il est de nature à tromper les colons; les gens des autres pays viennent ici dans l'attente de prendre une demi-section, et ils sont déçus. Dans la zone semi-aride ou la zone sèche, il se peut que la terre ne rapporte pas autant que dans le nord, mais il y a une très grande étendue de terre au sud du 44 qui rapporte autant que n'importe quelle terre au nord du 44, de sorte que vous ne pouvez faire une application générale de cette loi. Dans mon opinion, il serait préférable que les règlements des homesteads fussent généraux, afin que tout le monde les comprennent. Au nord du 54, il y a beaucoup de bois et d'eau. Je connais des quarts de section peu éloignés des chemins de fer qui ne sont pas propres à la cul-

ture. Il y a en certains endroits des collines dont les flancs feraient d'excellents pâturages, mais il peut y avoir aussi de 50 à 60 acres d'eau et personne ne pourrait gagner sa vie par l'élevage sur 70 ou 80 acres de terre. Il y a d'autres endroits qui sont inondés tous les printemps et qu'il est impossible de cultiver, mais qui peuvent se prêter à l'élevage. Si un homme doit se borner à un quart de section, il ne peut élever plus de trente ou quarante têtes de bétail, ce qui n'est pas assez pour soutenir une famille. Celui qui est dans le nord, en prenant en considération la nature du terrain, a besoin d'une demi-section autant que celui qui est dans le sud. Le ministre est un ancien colon; il a vécu très longtemps dans l'Ouest et il sait que, il y a un très grand nombre d'années, avant que le pays fût sillonné par les chemins de fer, plusieurs des premiers colons qui s'étaient établis dans le nord se trouvèrent dans des difficultés après un petit nombre d'années. Ils n'avaient aucun marché et ils ont été obligés d'abandonner leurs terres. Plusieurs d'entre eux ont perdu complètement leurs terres et plusieurs autres les ont vendues pour des sommes de quatre ou cinq cents piastres. Plus tard, quand ces terres se sont trouvées avec des avantages inconnus auparavant, ces colons se sont trouvés sans terre et sans argent pour en acheter.

Je ne vois aucune raison pour laquelle, si un homme veut aller sur une terre pour y vivre un certain nombre d'années, pour remplir les obligations de son homestead et payer pour sa terre, il soit privé du privilège, maintenant que les conditions sont changées, de retirer les bénéfices de cette terre. Plusieurs de ces colons ont laissé aller leurs terres quand elles n'avaient aucune valeur; ils les ont données parce qu'ils ne pouvaient pas y vivrent, et par là ont perdu la chance d'y faire la vie confortable qu'ils pourraient y faire aujourd'hui.

M. DOUGLAS: Pour mieux développer le point que j'ai soulevé il y a quelque minutes, je désire informer le ministre que dans un rayon de quinze milles d'Edmonton, une ville de 70,000 habitants, il y a des homesteads vacants dans les coteaux du Castor, qui ne sont pas considérés assez bons pour être pris par les colons. Si cette concession de pouvoir acheter un homestead leur était accordée, les chances sont qu'une grande partie de cette terre serait occupée pour l'élevage. Cette terre est une suite de ravins et de vallées et elle ne vaut rien pour l'agriculture; mais si on permet a un homme d'en prendre 320 acres, il pourra y faire sa vie en faisant l'élevage qui devrait y être très profitable vu la proximité d'une ville de l'importance d'Edmonton. Le ministre devrait prendre en considération les faits exposés par l'honorable député de Victoria (M. White), qui est bien au courant des conditions locales; et il devrait donner à cet amendement une considération sérieuse, parce que dans bien des cas la terre est couverte de broussailles qui sont une véritable nuisance pour les colons et n'ont aucune valeur commerciale. Elles ne peuvent même servir à faire du bois de chauffage; et c'est une bénédiction quand la localité est visitée par le feu. Le ministre devrait permettre à ces gens, qui sont prêts à s'engager dans la culture mixte, mais qui ne le peuvent sous les règlements actuels des homesteads, de gagner leur vie et en même temps de défricher ces terres dont le défrichement revient à vingt-cinq ou trente piastres de l'acre. Si le bois avait une valeur marchande, je pourrais comprendre que le ministre persiste à s'en tenir aux 160 acres, mais le bois n'a aucune valeur commerciale.

M. ROCHE : Je crois que les mesures spéciales concernant l'élevage, dans ce bill, surmonteront plusieurs des difficultés signalées par mon honorable ami. Dans le cas de terres du genre de celles décrites par mon honorable ami, propres à l'élevage, il y a dans le bill une clause qui permet au colon de se qualifier en gardant des animaux au lieu de cultiver la terre qui ne se prête pas à l'agriculture.

Je sais que l'honorable député soulève le point que 160 acres suffisent à peine pour faire de l'élevage. Cependant, un grand nombre de cultivateurs demandent ce privilège actuellement. Ils ont les 110 acres qu'ils déclarent impropres à l'agriculture, et dont ils doivent labourer 30 acres sous les lois actuelles; et ils demandent le privilège de se qualifier pour leur titre en gardant un certain nombre d'animaux. Je ne puis voir comment je pourrais, dans les présentes, recommander de donner 320 acres au lieu de 160.

M. DOUGLAS: Le ministre ne consentira-t-il pas a prendre la chose en considération?

M. ROCHE: Je donnerai volontiers à la chose une profonde considération.

M. DOUGLAS: L'application du règlement concernant l'élevage est entièrement laissée au jugement de l'inspecteur des homesteads. Son rapport est la seule information sur laquelle le ministre puisse

se diriger, et c'est une recommandation très discutable.

M. ROCHE: Comment ces honorables membres donneraient-ils le privilège à tous?

M. DOUGLAS: Il serait très facile de marquer sur les cartes certains territoires sur lesquels le colon pourrait se qualifier par l'élevage. Nous avons plusieurs zones assez grandes pour cela.

(L'amendement de M. Douglas est rejeté par 26 voix contre 37.)

M. NEELY: Pendant que nous discutons ces sections qui touchent aux questions d'argent, je désire attirer l'attention du ministre sur un tout petit point qui pourrait motiver un amendement dans les lois actuelles des terres fédérales. Si le ministre ne veut pas insérer un amendement, il pourrait changer un peu le règlement. La section 32 de la loi des terres publiques traite de la vente des terres agricoles, et donne au ministre le pouvoir de vendre des fractions de quart de section, avec ou sans les conditions de homestead, à un prix de pas moins de $3 de l'acre. Dans le comté que je représente, nous n'avons ni le droit de préemption ni celui d'acheter des homesteads; mais dans la partie nord du comté nous avons un grand nombre de petites nappes d'eau et un très grand nombre de fractions de quarts de sections. Je ne sais pas quelle était la pratique sous l'ancienne administration dans la vente de ces fractions de quarts de sections, quant au prix, excepté pour les cas qui sont venus à ma connaissance personnelle.

Dans tous les cas qui m'ont été soumis, je n'ai pas vu que l'on ait exigé plus que le minimum de $3 l'acre qui est mentionné dans l'article 6. Dans ces régions, nous n'avons pas la préemption ou des achats de homesteads. Dans les régions de préemption et de homesteads achetés on peut acheter 160 acres à $3 l'acre. Un de mes électeurs est venu se plaindre l'autre jour que quelques-uns de ses voisins avaient obtenu pour $3 l'acre une fraction de quart de section tandis que lui avait été obligé de payer $5. J'ai appelé l'attention du commissaire des terres de la couronne à ce sujet, et j'appelle aussi l'attention du ministre. On me dit que les évaluations sont faites par un fonctionnaire du bureau local des terres, qui peut à volonté dire si telle ou telle fraction de quart de section vaut $3 ou plus l'acre. Ces quarts de section dont la superficie ne dépasse jamais 80 acres ne suffisent pas pour faire une ferme, et je ne vois pas pourquoi nous, qui n'avons pas droit à l'immeuble de préemption, aurions à payer plus que le prix minimum.

M. ROCHE: Ce sont les fonctionnaires du gouvernement qui évaluent ces quarts de section. Ainsi que l'honorable député le sait, il y a des endroits où la terre a plus de valeur que dans d'autres. Les réglements concernant les fractions de section ne s'appliquent pas à des parties particulières de la province, mais partout où il peut y avoir des fractions de quart de section. Sous ce rapport ces fractions diffèrent des immeubles de préemption et des homesteads. La préférence est toujours accordée au propriétaire d'une terre qui achète une section de 80 acres ou moins voisine de sa terre. Dans plusieurs cas, ces terres ont été évaluées à un chiffre beaucoup plus élevé que le prix minimum.

M. NEELY: Le ministre croit-il que c'est juste?

M. ROCHE: Je le crois. Le département est tenu de veiller à ses recettes, et lorsqu'aucune injustice n'est commise à l'égard des autres parties du pays, je crois qu'il est tout à fait juste de faire ces évaluations.

M. KNOWLES: Je propose que l'article 4 de ce bill soit modifié en y ajoutant les mots suivants:

L'article 28, alinéa 5 de la loi des terres fédérales, est modifié en enlevant tous les mois entre le mot "versements" dans la quatrième ligne du dit alinéa et le mot "pourvu" dans la septième et huitième lignes, et en y substituant les mots suivants: Tout versement ou versements non payés à l'échéance porteront intérêt au taux de 5 p. 100 par année à partir de telle échéance jusqu'à la date du paiement, mais aucun versement ne portera intérêt avant la date de l'échéance.

Cet amendement aurait le même effet au sujet des homesteads achetés que celui que j'ai proposé relativement aux préemptions.

M. ROCHE: Je ne suis pas entièrement opposé au but que veut atteindre l'honorable député; mais je crois qu'il vaudrait mieux laisser son amendement en suspens de même que l'article en discussion. Je crois que l'amendement qui n'est pas très heureusement libellé, pourrait être modifié avantageusement.

(La motion est retirée.)

L'article reste en suspens.

Sur l'article 5 (l'article 31 modifié).

M. KNOWLES: Le Gouvernement a-t-il fait depuis qu'il est au pouvoir quelque changement dans les règlements concernant

les constructions sur les homesteads achetés?

M. ROCHE: On a fait quelques changements. Le colon n'est tenu d'avoir qu'une maison habitable sur sa terre. Les règlements exigeaient auparavant une maison de la valeur de $300.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 11 (location des terres d'écoles).

M. NEELY: Par cet article le ministre veut s'attribuer des pouvoirs plus étendus concernant les terres des écoles que le gouvernement fédéral garde en fidéicommis pour les trois provinces des prairies. Je demanderai au ministre de vouloir bien expliquer le pouvoir additionnel qu'il propose de s'attribuer en vertu de cet article qui dit:

2. Nonobstant toute clause contenue dans le présent article ou dans toute autre partie de la présente loi, des terres réservées aux écoles peuvent être données à bail dans un but quelconque à toute personne, municipalité ou autre corporation sous et subordonnément à tels termes et conditions que le Gouverneur en conseil peut fixer par règlements.

Je crois que l'on pourrait faire de ces terres un usage qui serait très justifiable. Par exemple, on accorde présentement des permis de pâturages sur les terres réservées aux écoles. Le ministre se propose-t-il de louer ces terres pour la culture? Le pouvoir que le ministre se fait conférer par l'article proposé est général, et ces terres pourraient avoir diminué beaucoup de valeur suivant l'usage que l'on en fera lorsqu'il s'agira de les vendre pour le bénéfice des dotations scolaires des trois provinces des prairses.

M. ROCHE: J'admets que tous les usages que permettraient les règlements d'écoles, pourraient ne pas être toujours justifiables. Telle n'est pas cependant l'intention. Je désire obtenir le pouvoir que je ne possède pas aujourd'hui de louer ces terres d'école, et de cette façon augmenter le fonds de dotations scolaires. Je crois qu'il n'est que juste et raisonnable que nous augmentions ce fonds par tous les moyens légitimes en notre pouvoir. Présentement, nous n'avons pas le pouvoir de louer les terres d'école pour aucunes fins quelconques, et le but de cet article est de nous permettre de les louer. Cela n'en empêchera aucunement la vente, car les baux seront sujets à résiliation chaque fois qu'une vente aura lieu. Mais dans l'intervalle ce sera une source de recettes pour le Gouvernement, non pas en les louant pour la culture, mais pour des fins de pâturages. Actuellement, nous accordons des permis pour en couper le foin, etc.

[M. Knowles.]

M. NEELY: Si le ministre donne l'assurance que ces baux seront sujets à résiliation immédiate, cela fera disparaître une des objections au projet. Je proposerais que du moment que le Gouvernement obtient le pouvoir en vertu de cet article de louer ces terres, il recevra des demandes innombrables de personnes qui voudront les louer pour les cultiver. Si ce privilège était accordé à de bons cultivateurs, qui savent cultiver leur propre terre, d'une bonne manière, bien la nettoyer et l'entretenir, il n'y aurait aucun mal; mais à mon avis il vaudrait beaucoup mieux se passer de ces recettes que de s'exposer à faire cultiver ces terres d'une mauvaise manière, et ainsi leur faire perdre de la valeur lorsqu'arrivera le temps de les vendre.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 12 (cessions conditionnelles).

M. ROCHE: Je désire faire quelques modofications à cet article. On m'a fait remarquer que les termes n'atteignent pas exactement le but que l'on se propose. Présentement, ces cessions sont faites, par exemple, à des compagnies de chemin de fer pour un droit de passage. Tel qu'il a été libellé en premier lieu, cet article empêche de faire une cession à moins que la superficie exacte d'une partie d'un quart de section possédé en vertu d'une concession et l'emplacement précis de cette concession ne soient définis. On comprend qu'un agent d'une compagnie de chemin de fer qui désire obtenir le droit de passage sur la terre d'un colon nest pas en état, lorsqu'il négocie avec lui, de définir au moment même l'emplacement précis du droit de passage, et conséquemment je propose d'insérer le mot "indéfinie" au lieu de "superficie dfinie", et de faire les changements correspondants dans les lignes suivantes de l'article.

(Larticle ainsi modifié est adopté.)

Sur l'article 14 (troupeau au lieu de culture pour certains quarts de section).

M. McKAY: J'appelle l'attention sur les mots terre arable dans la quatrième ligne. L'article commence comme suit:

14. Nonobstant toute clause contenue dans la présente loi, si, par un rapport émanant d'un inspecteur de homesteads, il est prouvé qu'un quart de section ne contient pas la quantité de terre arable requise pour obtenir un titre en vertu de la présente loi.

Un grand nombre de homesteads, dans la partie nord de la Saskatchewan, sont couverts de broussailles et de bois. La terre

est arable, mais il en coûte beaucoup d'argent pour la défricher. L'honorable député de Strathcona dit que le défrichement d'un acre de terre dans les environs d'Edmonton coûte entre $22 et $25 l'acre, et c'est la même chose dans le nord de la Saswatchewan. Sur certains homesteads la terre est très fertile, mais elle est couverte de broussailles et d'autres bois, et dans quelques cas le défrichement coûte jusqu'à $30 l'acre. Conséquemment le cultivateur de la partie nord de la province a un grand désavantage en comparaison du cultivateur dans la prairie. Nous avons déjà parlé des avantages que le cultivateur de la prairie a de demander une concession de terre gratuite et d'acheter un immeuble de préemption, et, de plus, dès qu'il est rendu sur sa terre il peut y mettre ses chevaux ou sa charue à vapeur et commencer le labour de toute l'étendue de ses 160 acres. Dans la partie nord de la Saskatchewan—et je suppose que c'est la même chose dans le nord de l'Alberta—bien souvent le cultivateur ne peut pas trouver plus de deux acres de terre défrichés sur ses 160 acres. Je sais que dans certains cas la terre est entièrement couverte de broussailles. Il lui faut donc commencer par la défricher, ce qui lui coûtera peut-être $15, $20 et même $30 l'acre. Quelle interprétation faut-il donc donner aux mots "terre arable"? Signifient-ils que la terre est libre de broussailles ou signifient-ils qu'elle est propre à la culture après avoir été défrichée. Je demanderai au ministre de vouloir bien rendre ces mots plus clairs. Par exemple, après les mots "terre arable" on pourrait ajouter "sur laquelle il n'y a pas de bois ou de broussailles", parce que présentement si on les interprète comme signifiant que la terre est susceptible de culture, bien qu'elle soit couverte de broussailles ou de bois, le privilège que l'on accorde au colon d'avoir son titre en y mettant un troupeau ne vaudrait rien, parce qu'il y aurait de la terre arable sur son homestead; la seule difficulté c'est qu'il faudrait la défricher.

C'est justement ce que nous voulons éviter dans le nord de la Saskatchewan. Nous voulons que si un colon établi sur un homestead ne réussit pas à établir qu'il a défriché le nombre d'acres requis, il puisse prouver son caractère sérieux de colon en faisant de l'élevage. La rédaction de cet article me paraît défectueuse. Je signalerai aussi à l'honorable ministre le paragraphe 7 de l'article 14 qui dit qu'il faudra entourer d'une bonne clôture, à la satisfaction du ministre, tout le quart de section qu'on aura demandé. Voilà une des conditions imposées au détenteur d'un homestead pour qu'il puisse obtenir son titre. Il peut arriver qu'il ne soit pas tenu de clôturer sa terre, par exemple si elle se trouve dans une région dotée d'une loi concernant les troupeaux et qu'il ait lui-même un troupeau. D'après cette loi, quand même il ne serait pas réellement et pratiquement nécessaire qu'il clôturât sa terre, il est tenu de la clôturer pour pouvoir obtenir son titre. Je soutiens qu'il devrait pouvoir les obtenir sans être nécessairement obligé de clôturer sa terre.

M. ROCHE: Les termes qui offusquent l'honorable député sont généralement employées dans les lois agraires. L'honorable député a fait voir que pour dépouiller une terre du bois et des broussailles qui y ont poussé il faut beaucoup de travail. Le ministère n'exige plus que l'on cultive trente acres sur une terre comme celle-là. Si le colon pouvait plutôt remplir ses obligations en élevant des bestiaux, le mot "arable" ne se comprendrait guère. Le proposition de l'honorable député donnerait à l'article une trop grande portée; tout possesseur d'un quart de section s'en prévaudrait pour élever des bestiaux et éviter de cultiver. Nous voulons encourager les améliorations jusqu'à un certain point, et de là le règlement concernant les clôtures. Autrefois, sur 160 acres, il fallait en clôturer 80. Comme le dit l'honorable député, là où il existe une loi concernant les troupeaux, pas n'est besoin de clôturer; mais ces lois sont faites par les municipalités et peuvent disparaître ou changer vite.

La députation de cultivateurs et d'éleveurs qui est venue me voir l'an dernier m'a surtout parlé d'élevage. Les cultivateurs veulent bien que les éleveurs obtiennent des baux, mais à conditions qu'ils clôturent le terrain qu'ils auront loué, afin d'empêcher les bestiaux de pénétrer sur les fermes du voisinage. Il faudrait, à ce sujet, une loi qui fût d'application générale, et naturellement, l'élaboration de pareille loi exige beaucoup de discernement. Sur une terre comme celle dont parle l'honorable député il faut cultiver seulement six acres au lieu des trente acres dont la mise en culture est exigée lorsqu'il n'y a ni bois ni broussailles.

M. DOUGLAS: J'approuve ce qu'a dit le député de Prince-Albert au sujet du terrain qui est couvert de broussailles. Cette sorte de terrain constitue les trois quarts des homesteads de ma région, et il en coûte de $15 à $30 l'acre pour le défricher. J'approuve aussi le règlement qui permet au colon

de remplir ses obligations en élevant des bestiaux. C'est une excellente mesure; cependant, elle va beaucoup aggraver la responsabilité des inspecteurs de homesteads.

M. ROCHE: Elle ne sera pas plus lourde qu'elle ne l'est à présent.

M. DOUGLAS: Mais il est très difficile de définir ce qu'est une terre arable. Je sais nombre de cas où l'on a pris des homesteads d'un quart de section où il y avait 150 acres de broussailles. Vous laissez à vos inspecteurs à décider si une terre comme celle-là contient du bois qui a ou n'a pas de valeur, ou si elle est de celles qu'on peut faire bénéficier du règlement concernant les bestiaux.

Je n'ai pas d'objection à ce qu'on impose l'obligation de clôturer les terrains. Dans ma région cette obligation existe déjà et je n'ai entendu personne s'en plaindre.

Il faudrait pouvoir exercer un recours au sujet du rapport d'un inspecteur de homesteads, parce que, comme cela est arrivé à ma connaissance, il peut laisser à désirer, je ne dis pas pour des motifs politiques, mais parce que l'inspecteur n'aura pas bien jugé de ce qu'est une terre arable.

L'honorable député de Prince-Albert a eu raison de dire que le défrichement d'une terre couverte de broussailles coûte très cher, et je suis heureux que l'honorable ministre ait exigé, dans certains cas, la mise en culture de six acres au lieu de trente, car il en coûte plus pour défricher six acres de terre comme celle-là que trente acres de terre de prairie. Aussi est-ce encourager la colonisation du pays que de limiter l'obligation à six acres en pareil cas. Dans le nord de l'Alberta, les trois quarts des terres disponibles comme homesteads sont couvertes de broussailles et le défrichement en est excessivement coûteux. Les colons hésiteraient à l'entreprendre si l'obligation ne se limitait pas à la mise en culture de six acres au lieu de trente. Je prie l'honorable ministre de faire tout ce qu'il pourra pour faciliter à ces gens l'obtention de leurs titres.

M. NEELY: Je ne voudrais pas laisser adopter cet article sans dire avec encore plus de force que ne l'a fait l'honorable député, si c'est possible, que lorsqu'il s'agit d'accorder à un colon ses lettres patentes, il ne faudrait pas laisser à l'inspecteur le soin de décider si ce colon a autant de bestiaux et a mis en culture autant d'acres que la loi l'exige. J'ignore comment on devrait s'y prendre pour éluder la difficulté qui se présente ici; mais, chose certaine, c'est que l'inspecteur ne devrait pas être revêtu de ce pouvoir. La nature humaine est là pour nous l'assurer, il abusera de son autorité, il rendra l'obtention des lettres patentes facile ou difficile, selon le degré de ses sympathies. Le ministre a beaucoup augmenté son personnel et, par conséquent, il ne nous dira pas que ceux qui en font partie sont surchargés d'ouvrage.

Si la déclaration de celui qui demande un homestead fait voir que ce terrain sera difficile à défricher parce qu'il contient beaucoup de bois, ou pour d'autres raisons, c'est quand ce requérant commencera à y résider qu'il faudra inspecter cette propriété et faire déclarer au colon s'il fera de la culture ou s'il élèvera des bestiaux. Cela vaudrait mieux que d'attendre jusqu'à la fin du terme. Sans vouloir mêler la politique à la discussion d'une mesure comme celle-ci, je dirai que pas un inspecteur ne devrait avoir autorité sur ces détenteurs de homesteads ni avoir droit de leur dire quand ils viendront demander leurs lettres patentes, que suivant lui ils n'ont pas rempli leurs obligations.

M. W. H. WHITE: Je pense que ce qu'il y aurait de mieux à faire ce serait d'évaluer la mise en culture. Le défrichement d'un acre de terre difficile à labourer ou couvert de broussailles pourrait valoir $30 ou $40, tandis que le défrichement d'un acre de terre de prairie ne vaudrait peut-être que $5. L'inspecteur saurait évaluer la mise en culture et il l'évaluerait; mais cette évaluation ne serait pas laissée à sa discrétion, il ne la fixerait que lorsqu'il en serait requis. Ainsi, un colon connaîtrait assez exactement la valeur de sa terre et saurait s'il y a lieu d'y poursuivre ses travaux ou d'y renoncer.

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

DISCUSSION DE LA LOI CONCERNANT LES FALSIFICATIONS.

Sur motion de l'honorable W. B. Nantel, ministre du Revenu de l'Intérieur, la Chambre se forme en comité général pour étudier le bill (n° 99) ayant pour objet de modifier la loi relative aux falsifications.

Présidence de M. Blondin.

Sur l'article 1er (définition).

M. GRAHAM: L'honorable ministre voudrait-il expliquer ce bill?

M. NANTEL: La plupart des amendements qui y sont demandés sont de peu d'importance. Le principal et c'est celui

qui a trait au sirop et au sucre d'érable. Le premier amendement n'est qu'une définition des engrais agricoles. Nous avons décidé d'y donner, dans la loi relative aux falsifications, la même définition qu'on y a donnée dans la loi relative aux engrais.

Sur l'article 6 (étalons pour sucre d'érable).

M. GRAHAM: Est-ce que cela veut dire que le sucre d'érable ne se peut mêler avec de la moscouade ou de la cassonnade?

M. NANTEL: L'amendement à l'article 6 donne au Gouverneur en conseil le droit de se conformer au souhait de l'analyste en ce qui concerne l'étalon. S'il devient nécessaire, au dire de l'analyste, de modifier l'étalon, un arrêté du conseil le pourra prescrire, sans qu'il soit besoin d'une loi.

(Il est fait rapport du bill, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION MODIFIANT LA LOI DES PRIMES AUX VOLONTAIRES.

Sur motion de l'honorable S. Hughes (ministre de la Milice et de la Défense), la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour délibérer le projet de résolution qui suit:

Décide qu'il y a lieu d'autoriser le paiement d'une gratification de cent dollars en tout temps avant le trente-unième jour de décembre 1915, à tout volontaire vivant à la date de l'adoption d'une loi basée sur cette résolution, et qui était régulièrement enrôlé et qui a servi avec la milice appelée en service actif en l'année 1866 par les gouvernements du Canada, de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, ou en l'année 1870 par le gouvernement du Canada, à l'exception de certains bataillons de carabiniers levés pour service dans le Nord-Ouest; et aussi de pourvoir à ce que cette gratification puisse être payée à la veuve ou représentant légal de tout volontaire vivant à la date du premier jour d'avril 1912, auquel aucune gratification n'a été préalablement accordée sous l'empire de quelque loi que ce soit.

J. J. HUGHES: Je désirerais faire observer au comité que l'on ne parle pas de l'île du Prince-Edouard dans cette résolution. Est-ce que le ministre nous dira pourquoi?

M. S. HUGHES: Il ne peut y avoir d'inconvénient à comprendre l'île du Prince-Edouard dans cete résolution. Il faudra naturellement établir que l'on a été appelé à faire du service actif. A la suite du mot "Nouveau-Brunswick", nous pouvons mettre "ou de l'île du Prince-Edouard".

M. J. J. HUGHES: J'ai préparé un court amendement, qui ajoutera à la résolution les mots qui suivent:

Ou qui, dans la province de l'île du Prince-Edouard, a fait l'exercice en vue de repousser les invasions fénianes de 1866 et 1870.

M. S. HUGHES: Non pas; contentons-nous de mettre les mots "l'île du Prince-Edouard".

M. J. J. HUGHES: S'il faut nécessairement que l'on ait été appelé à prendre les armes par proclamation, il se peut que les volontaires de l'île du Prince-Edouard soient exclus du bénéfice de la loi; mais je présume que le ministre n'insistera pas sur ce point, vu que la preuve exigée sera probablement pour la forme. L'honorable député d'Annapolis fait entendre le rire creux dont il a l'habitude à chaque fois que quelqu'un des nôtres prend la parole; mais cela m'est bien égal. S'il est fourni au ministre la preuve que, dans une province, l'on s'est préparé à repousser l'invasion, on a fait l'exercice dans cette vue et l'on s'est de tout point tenu prêt à répondre au premier appel, je présume que, pour le ministre, ce sera suffisant. En ouvrant la législature cette année-là, le gouverneur de l'île du Prince-Edouard fit observer que le pays était menacé d'une invasion, et il a prié la législature de se préparer à y faire face. C'est ce que l'on fit, et l'assemblée édicta une loi de milice astreignant au service militaire tous les hommes de la province âgés de plus de seize ans et de moins de soixante, moins certaines catégories de citoyens, tels que les ecclésiastiques et les instituteurs. La législature mit ensuite tous les revenus de la colonie à la disposition du gouverneur qui avait le commandement en chef des troupes.

On tira de l'armée régulière à Halifax des sergents-instructeurs, et nos hommes de l'île du Prince-Edouard firent longtemps l'exercice, sans regarder à la dépense. Je ne sache point que l'on n'ait rien fait de plus dans aucune province, ni que l'on n'ait pu faire davantage. Pour preuve de ce que je dis là, je vais donner lecture de certains passages des journaux officiels de l'époque. Dans le compte rendu des débats de l'assemblée pour la session de 1866, je trouve, à la date du 9 avril, ce paragraphe du discours qu'a prononcé le gouverneur à l'ouverture du Parlement:

Monsieur l'Orateur, messieurs de la Chambre d'Assemblée:

Vous aurez sans doute remarqué avec un juste orgueil l'ardeur et la loyauté avec lesquelles vos concitoyens des provinces voisines se préparent à repousser les attaques d'hommes sans foi ni loi. Je sais que si jamais malheureusement il s'en présentait l'occasion dans cette île, je puis avec confiance compter sur une pareille ardeur de la part de ses habitants de toute condition et de toute croyance.

Il me faut toutefois vous dire qu'il est urgent de faire tout ce qui est en vous pour vous préparer à faire face comme il convient à ce qui peut survenir, en donnant toute votre attention aux lois qui présentement régissent la milice et notre armée de volontaires.

En réponse à ce discours, la législature s'est exprimée comme il suit au paragraphe 9:

C'est avec un sentiment de juste orgueil que nous avons observé l'ardeur et la loyauté avec lesquelles nos concitoyens des provinces voisines se préparent à repousser les attaques d'hommes sans foi ni loi, et nous prenons la liberté d'assurer Votre Excellence que si jamais une semblable occasion se présente dans cet île, elle peut avec confiance compter sur une semblable ardeur de la part de ses habitants de toute croyance et de toute condition. Nous reconnaissons aussi la nécessité de faire tout ce qui est en nous pour nous préparer à faire face comme il convient à ce qui peut survenir, en donnant toute notre attention aux lois qui présentement régissent la milice et notre armée de volontaires.

Quelques jours après, la législature se mettait en devoir de voter une loi de milice. Je cite:

Sur motion de l'honorable solliciteur-général, la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de loi relatif à la réglementation de la milice et des troupes de volontaires.

La milice se composera de tous les habitants mâles de l'île ayant de seize ans à soixante ans, non exemptés par une loi; elle se partagera en deux classes: celle de la milice active et celle de la milice sédentaire; la milice active se divisant elle-même en deux classes: celle des volontaires et celle des réguliers.

Pour les fins d'enrôlement et d'organisation, chaque comté sera divisé en autant de districts régimentaires que le décidera le commandant en chef, et chacnu de ces districts sera de plus divisé en districts de compagnie; les premiers devant fournir chacun un régiment de milice et les derniers une compagnie de réguliers et une compagnie de sédentaires.

Et ainsi de suite.

Je trouve en outre cette résolution proposée à l'époque par le solliciteur général:

Qu'en conséquence de l'invasion dont les colonies anglaises sont menacées par des bandes de maraudeurs fénians, cette Chambre s'engage à mettre la totalité des revenus de l'île à la disposition du Gouvernement pour une organisation de la milice et des volontaires, de même que pour toute autre mesure jugée nécessaire en vue de la protection et de la défense des colonies.

C'est ce que l'on fit. M. Coles, alors chef de la gauche, appuya lui-même cette résolution, laquelle fut votée à l'unanimité des voix. Conformément aux lois en vigueur à cette époque, tous les habitants mâles de l'île furent, comme je l'ai déjà dit, appelés en vertu de cette loi à faire l'exercice. J'ai ici des lettres de gens qui, dans le temps, ont pris part à des exercices militaires.

[M. J. J. Hughes.]

M. EDWARDS: Est-ce que tous les habitants de seize à soixante ans étaient sous les armes?

M. J. J. HUGHES: Tous, à l'exception de ceux qui jouissaient d'une exemption. Je vais lire au comité quelques-unes des lettres que j'ai ici, afin de faire voir ce qu'ont fait des hommes qui vivent encore. En voici une d'un nommé James Feehan, du village de French (I. P.-E.), écrite le 24 février dernier:

Je faisais alors partie de la milice il y a quarante-huit ans. On nous faisait faire l'exercice pendant des semaines sans interruption, trois jours par semaine, et l'on nous a fait prêter serment de nous présenter au quartier général au premier appel, d'être fidèles à la reine et de défendre de notre mieux le pays. Quelqu'un de notre compagnie du nom de Neil McKay, aujourd'hui au Nouveau-Brunswick, s'est fait payer l'automne dernier. Sa réclamation ne vaut pas mieux que la mienne. Il en reste bien peu qui vivent encore.

Il y a dans cette lettre d'autres passages qui ne se rapportent pas à cette affaire, et que je n'ai pas besoin de lire. Voici une lettre que m'adresse un nommé N. E. Mathewson:

Voyant que vous vous intéressez aux volontaires de la province en ce qui regarde l'invasion féniane, je prends la liberté de vous adresser sous ce pli une relation des actes des volontaires de Strathalbyn, dans le temps. Je suppose qu'il est trop tard pour que ceux d'entre nous qui vivent encore s'attendent à une reconnaissance de leurs services.

Voici la relation dont il parle:

Au premier bruit d'un danger, la jeunesse de Strathalbyn s'est constituée en compagnie de volontaires, sous le nom de volontaires de Strathalbyn. Ils m'ont choisi pour leur capitaine; pour lieutenant, ils ont pris feu M. A. B. McKenzie et, pour enseigne, M. Alexander Stewart. Ils se réunissaient régulièrement pour l'exercice. J'étais leur instructeur, car il n'y en avait pas d'autre qui fit l'affaire. J'ai étudié le manuel alors en usage, et, quand nous avons eu reçu nos fusils, je leur en ai enseigné le maniement. C'est moi qui dirigeais leurs exercices de tir. Pendant quelque temps ça été un sergent du 16e régiment d'Halifax qui nous a fait faire l'exercice. Le lieutenant-gouverneur George Dundas, alors commandant en chef de l'île, a rendu visite à la compagnie, et s'en est déclaré satisfait. Une escouade de ma compagnie a campé à Charlottetown lors du concours annuel de tir.

Voici une lettre de M. Keefe, en date du 18 février dernier:

J'ai fait l'exercice au temps des invasions fénianes. Le capitaine de la compagnie était un nommé Lawrence Peters. C'était un nommé Malcolm Leslie qui dirigeait nos exercices, aidé d'un sergent-instructeur d'Halifax. Il a été pris note de l'âge et de la taille de chacun, et l'on nous a fait aussi prêter serment. Nous étions sujets à une amende de $25 en cas d'absence. Nous avons fait des exercices à

Souris et à Rollo-Bay. Je demeurais dans le temps à ce dernier endroit.

Celle-ci est la lettre de quelqu'un qui habite aujourd'hui Gloucester, dans le Massachusetts:

J'apprends que le Gouvernement canadien fait une gratification de $100 à tous ceux qui ont servi dans la milice à l'époque de l'invasion féniane de 1864 et 1865. J'en ai parlé à cinq ou à six qui ont reçu leur argent. Je dois dire que, pendant deux ans, moi aussi j'ai fait l'exercice à Souris, à Rollo-Bay et à la pointe de l'est du côté nord. Je ne me souviens pas au juste du nom de notre capitaine, mais notre adjudant était un nommé Leslie, et notre sergent-instructeur un nommé John McIntyre, Comme je suis né à Souris, j'ai adressé une lettre à James Mineghy, mais je n'ai pu obtenir de renseignements à l'égard de cette gratification.

Voici une lettre de la part d'un nommé Peter Gormley, qui paraît s'être occupé activement de milice dans le temps. Il donne une liste des hommes qui ont fait l'exercice avec lui et qui se sont éloignés d'à peu près trente milles de leurs foyers dans ce but. Sa lettre qui m'est adressée est ainsi conçue:

Ayant lu dans le journal un entrefilet au sujet des volontaires qui ont fait les service en vue de repousser l'invasion féniane de 1866, je vous donne la liste des noms d'un certain nombre de ces volontaires. Je tiens mes renseignements d'hommes qui ont servi ou fait l'exercice deux ans ou plus, et j'étais présent à tous les appels. Le dernier eut lieu à South-Port, dans l'île du Prince-Edouard. Chacun était tenu de pourvoir à sa nourriture et il n'était payé de solde à personne. Chacun était tenu de se pensionner ou subvenir à son alimentation. Je vous donne la liste de ceux du chemin Sainte-Marie.

Voici la liste:

Dan. Hughes, Michael Gormley, James Gormley, James McGuigan, Patrick McGuigan, John McGuigan, Thomas McCarron, Dan. McKenna, Thomas Hughes, Bernard McGuigan, Brian McCarron, Thomas Cassidy, Martin McCarthy, William McCarthy, Robert McCarron, Patrick McGee, Alex. Lawson, John Laverty, Colin Steel, Donald R. Steele, Patrick McKearney, Thomas Daly, John McCarron.

A mon avis, s'il se trouve des Canadiens ayant droit à une récompense pour participation à cette affaire, ce sont bien ces hommes-là. La législature de la province fit tout ce qui était nécessaire. Les membres de la législature d'alors déclarèrent qu'ils étaient consentants à ce que les volontaires de l'île du Prince-Edouard fissent le service dans les autres provinces, s'ils pouvaient y être d'un plus grand secours qu'en restant dans l'île. Je ne pense pas qu'aucune province ait rien fait de plus. Bien que, à strictement parler, les volontaires n'aient pas été appelés sous les armes par proclamation, tout ce qu'il était possible de faire fut fait; toutes les mesures furent prises comme si les volontaires avaient été convoqués par proclamation du gouverneur. Je prie le ministre de ne pas insister sur les mots "convoqués par proclamation".

M. MACDONALD: Je pense que le projet d'amendement du ministre ne serait d'aucun avantage pour l'honorable député de King (île du Prince-Edouard), car la résolution ne serait applicable que dans les cas où les volontaires ont été convoqués par proclamation du Gouverneur en conseil. Je crois que mon honorable ami a dit que s'il n'y avait pas eu rigoureusement de proclamation du gouvernement, il y avait eu initiative de la législature, ce qui reviendrait en somme à la même chose. Je conclus, en outre, de ce qu'il a dit qu'il y a eu convocation volontaire des recrues, bien qu'il n'existât pas de milice régulière dans le temps à part celle instituée aux termes de la loi votée cette année-là.

M. A. K. MACLEAN: L'article 2 de la loi votée en 1912 est ainsi conçu:

Dans la présente loi, "volontaire" signifie toute personne qui a été régulièrement enrôlée ou s'est engagée et a servi dans quelque corps de la milice que le Gouvernement du Canada, ou de la Nouvelle-Ecosse ou du Nouveau-Brunswick, a appelé au service actif en l'année mil huit cent soixante et six, ou que le Gouvernement du Canada a appelé au service actif en l'année mil huit cent soixante-dix, à l'exception, cependant, des deux bataillons de carabiniers formés pour le service dans le Nord-Ouest.

Comme l'a déclaré l'honorable député de King, la législature de l'île du Prince-Edouard para à ce danger. Le neuvième paragraphe du discours du Gouverneur était ainsi conçu:

C'est avec des sentiments d'orgueil légitime que nous avons observé la loyauté et le courage manifestés par nos concitoyens, dans les provinces voisines, lorsque nous fûmes menacés d'attaques de la part de bandits sans respect des lois.

M. MACDONALD: Les fénians y sont-ils nommément désignés?

M. MACLEAN: Les fénians étaient les seuls qui troublaient la paix du pays dans le temps. Par un vote unanime, la législature de l'île du Prince-Edouard engagea tous ses revenus et toutes ses ressources en vue de repousser cette attaque, et à la même session une loi de milice fut édictée. Cette loi de milice fut transmise en Angleterre pour y recevoir l'assentiment de la reine. Le Secrétaire d'Etat pour les colo-

nies y trouva quelque chose à redire, et elle fut renvoyée avec prière de la voter de nouveau. A la session de 1866, la mesure fut adoptée encore une fois avec modification, dans l'intervalle, au mois de janvier 1865, toute la milice fut appelée sous les armes. Si vous vous reportez aux journaux de la Chambre d'assemblée de l'île du Prince-Edouard, vous y verrez le rapport de l'adjudant général de la milice de la province. Il était exceptionnel dans le temps que la milice fût convoquée; le but que l'on se proposait était de mettre l'île du Prince-Edouard dans la même position que les autres provinces et également en mesure de repousser les attaques des bandits en question, signalées dans l'adresse du Gouverneur. En 1865, de fortes sommes furent affectées à l'équipement de la milice, et lors de l'inspection de la milice dans la ville de Charlottetown mille hommes se trouvèrent réunis. Ce n'était pas chose ordinaire alors dans la province de l'île du Prince-Edouard. De ce nombre, 813 étaient pourvus d'uniformes. Dans l'intervalle le gouvernement anglais avait loué à la colonie un grand nombre de fusils. Le rapport de l'adjudant général indique où se trouvent ces fusils, et quel usage on en fait. Les journaux de la chambre d'assemblée de cette année-là font voir qu'une forte somme fut affectée à l'organisation de la milice et à son équipement en vue de la mettre en campagne si le besoin s'en faisait sentir.

Ainsi donc, nous avons la milice de l'île du Prince-Edouard dans la même situation que celles de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et du Canada. Il est vrai que cette milice ne fut pas convoquée par ordonnance spéciale du gouvernement de la province de l'île du Prince-Edouard, mais la législature de cette province édicta que cette milice serait mise en état de se mettre en campagne au besoin. Comme on le verra dans le rapport de l'adjudant général, les recrues furent convoquées pour l'exercice à maintes reprises; on mentionne aussi le nombre des officiers et soldats et on donne les détails de l'équipement. Des indications complètes se trouvent dans les journaux de l'assemblée de l'île du Prince-Edouard. Si je ne me trompe, tous ces hommes ont été régulièrement enrôlés et les listes se trouvent aujourd'hui dans la ville d'Halifax. Lorsque la milice fut retirée de Charlottetown, il y a six ou sept ans, les autorités militaires d'Halifax demandèrent la transmission à Ottawa de tous papiers relatifs à la milice de l'île du Prince-Edouard. Sans tenir compte des autorités de l'île du Prince-Edouard, toutes les listes de milice furent transmises et expédiées à Halifax. C'était là un acte irrégulier de la part des autorités fédérales, car ces listes de la milice de l'île du Prince-Edouard, antérieurement à son entrée dans la Confédération, auraient dû rester entre les mains des autorités provinciales. Cependant, elles sont aujourd'hui entre les mains des autorités d'Halifax, et si le ministre voulait s'en donner la peine, il pourrait se les procurer et se rendre compte exactement de l'état des choses en 1866. Si je ne me trompe, les conditions dans l'île du Prince-Edouard n'étaient pas très différentes de celles dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, et la milice de l'île du Prince-Edouard a droit aux mêmes égards que la milice de la Nouvelle-Ecosse et celle du Nouveau-Brunswick. S'il faut tenir compte de la formalité d'une convocation de la milice, et si les autorités d'Ottawa insistent sur la production de cette proclamation, il nous sera impossible de nous rendre à leurs désirs; mais à mon avis, on ne devrait pas y insister dans les circonstances. Si la milice de la Nouvelle-Ecosse a droit à une gratification, celle de l'île du Prince-Edouard y a tout autant de droit. Il est vrai qu'une forte somme a été payée à ces hommes, et la probabilité c'est que beaucoup de gens qui y ont droit ne recevront pas la subvention. Si le gouvernement fédéral insiste pour que les autorités de chaque province produisent l'ordre en conseil, alors, bien entendu, la milice de l'île du Prince-Edouard ne pourra obtenir la subvention; mais suivant moi ce ne serait pas rendre justice à la milice de l'île du Prince-Edouard, qui a fait tout autant que la milice d'aucune autre province.

Nombre des miliciens de la Nouvelle-Ecosse et du Haut-Canada se sont bornés à faire l'exercice; ils furent convoqués, se réunirent à un certain endroit, passèrent l'inspection, et c'est tout; et on leur accorde $100. Pourquoi n'accorderait-on pas autant à ceux de l'île du Prince-Edouard? Il n'y a pas de raison pour qu'on le leur refuse. Si le Gouvernement insiste pour qu'on produise cette proclamation, alors je suggère qu'on s'y prenne d'une autre manière pour rendre justice à la milice de l'île du Prince-Edouard: accordons au gouvernement de l'île du Prince-Edouard une somme équivalente à celle qu'il a dépensée pour convoquer la milice et lui faire faire l'exercice et aussi une certaine somme pour le bénéfice des miliciens qui ont été appelés sous les armes. Il doit y avoir quelque moyen de régler cette affaire de manière à récompenser les mili-

ciens des diverses provinces qui ont offert le secours de leurs bras à l'heure du péril.

M. J. J. HUGHES: Je demande à soumettre un projet d'amendement. Je crois qu'il couvre tout le terrain, et je suis sûr qu'il aura l'approbation du ministre et du comité:

Que le projet de résolution soit modifié par l'addition à la suite des mots "Nouveau-Brunswick", dans la sixième ligne, des mots suivants: "ou qui ont fait l'exercice dans la province de l'île du Prince-Edouard en vue de se préparer à repousser le danger d'invasion des fénians en 1886 et 1870".

M. SAM. HUGHES: Je suis sûr que la Chambre a été vivement intéressée et grandement éclairée par l'exposé des faits dont nous ont gratifiés les deux représentants de l'île du Prince-Edouard. C'est l'indice d'admirables dispositions, pleines de promesses pour l'avenir. Cependant, l'honorable député de King ne paraît pas avoir observé lorsqu'il a abordé son sujet comme il l'a fait, en citant les délibérations de la législature de l'île du Prince-Edouard, où il est dit qu'ils ont constaté avec orgueil comme la population des provinces voisines s'est mise en campagne pour repousser les envahisseurs, il ne paraît pas avoir observé, dis-je, que, aux termes mêmes de ce document, tout danger d'invasion était passé lorsqu'ils s'organisèrent. Tout se ramène à ceci, que si la milice a été convoquée pour service actif dans le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et le Canada, elle se trouve remplir les conditions imposées par la loi; et je suis sûr que mes honorables amis de l'île du Prince-Edouard ne voudraient demander rien de plus que ce qui est accordé aux autres provinces.

Si les miliciens de l'île du Prince-Edouard ont été appelée en service actif, ils tombent sous la juridiction de la loi, mais s'ils n'ont pas été appelés en service actif, la loi ne s'applique pas. C'est pourquoi si nous donnons notre consentement à ce que les mots "île du Prince-Edouard" soient insérés, nous rendrons, à mon avis, amplement justice à la population et aux représentants de cette province. La modification proposée par l'honorable député de King (M. J. J. Hughes), aurait tout simplement pour effet de faire bénéficier de cette prime de $100 tout citoyen de cette province, qui avaient de 16 à 20 ans, à cette époque-là. Il n'existe pas un endroit dans la province d'Ontario où les citoyens ne se soient pas livrés aux exercices militaires à ce moment-là. La situation qui existait alors à la Nouvelle-Ecosse était très particulière, il n'y a aucun doute. Il existait alors une loi qui rendait le service militaire obligatoire pour tous les citoyens sans exception, et tous les miliciens de la province furent appelés sous les armes, en vertu de cette loi. C'était une situation plutôt singulière. Néanmoins, ils répondirent à l'appel, ils firent du service, et selon moi, d'après la preuve qui a été soumise au comité par les représentants des deux partis dans cette province, les Néo-Ecossais se sont conduits loyalement en cette circonstance. Si l'on est en état de nous fournir une preuve de cette nature quant à l'île du Prince-Edouard, je serais heureux que l'on insérât les mots: "île du Prince-Edouard", mais il est évident que l'amendement proposé par l'honorable député de King serait ridicule. Il aurait tout simplement pour effet de faire profiter de la gratification tout citoyen de la Nouvelle-Ecosse qui était adulte au temps de la campagne des fénians.

M. CARVELL: Je n'aime pas à répéter sans cesse: "Je vous l'avais dit"; mais si le ministre veut bien rappeler ses souvenirs, il se souviendra que, lorsqu'il présenta ce projet de loi, en 1912, je lui ai prédit qu'il rencontrerait de nombreuses difficultés dans l'application de cette loi, parce que le sens des mots: "Appelés sous les drapeaux", n'était pas suffisamment déterminé.

S'il veut bien consulter le débat qui a eu lieu à ce sujet, l'année dernière, il constatera que j'ai particulièrement insisté sur ce point-là. Loin de moi l'idée de prétendre que je sois plus à même de juger ces choses que n'importe quel autre député, mais d'après le peu de connaissances que je possède en fait de militarisme, je puis dire que la plupart des difficultés que l'on rencontre, à l'heure actuelle, proviennent de cette rédaction insuffisante du projet de loi.

Au-delà de 600 vétérans se sont présentés de la Nouvelle-Ecosse, et il est obligé de se lever de son siège et d'affirmer que ces hommes ont été appelés sous les drapeaux et qu'ils ont loyalement répondu à l'appel. Dans son cœur, il n'ajoute pas foi lui-même à cette affirmation.

M. S. HUGHES: Oh! oui, il y ajoute foi.

M. CARVELL: Il n'y croit pas. Il sait bien que c'est là l'un des scandales les plus méprisables qui se soit jamais produit dans l'histoire du Canada. Douze à quinze mille hommes qui n'ont jamais été plus appelés que je ne l'ai été moi-même à servir sous les drapeaux, au sens propre du mot, ont reçu une gratification de $100 chacun, dans la Nouvelle-Ecosse, et je ne suis né qu'un an ou deux avant ces événements. Le gou-

vernement de la Nouvelle-Ecosse, c'est vrai, a publié une proclamation, convoquant les miliciens aux exercices annuels, en prévision, sans doute, de la campagne des fénians. Il est probable que ces vétérans ont satisfait aux conditions strictes de la loi en question; mais le ministre croit-il qu'un milicien de l'île du Cap-Breton, qui fut alors appelé à prendre part aux exercices anuels, s'est conformé réellement à l'esprit de la loi adoptée en 1912, et accordant une gratification de $100 aux vétérans de la campagne des fénians?

Il y a 48 ans que ces évènements se sont produits. En supposant que le vétéran d'aujourd'hui était alors âgé de 18 ans, il aurait donc 66 ans à l'heure actuelle. Est-ce que mon honorable ami croit qu'il existe encore 15,000 hommes, en Nouvelle-Ecosse, aujourd'hui, qui faisaient partie de la milice à cette époque-là? C'est impossible. Mon opinion, c'est qu'il y a des milliers de citoyens de la Nouvelle-Ecosse qui ont reçu cette gratification, bien qu'ils fussent à peine au monde au temps de la campagne des fénians, et mon honorable ami le sait bien. En tout cas, il le croit, et c'est tout simplement un scandale.

M. SINCLAIR: Il est prouvé que 81,000 hommes ont répondu à l'appel, en ce temps-là, seulement dans la province de la Nouvelle-Ecosse.

M. CARVELL: C'est la preuve qui est faite aujourd'hui, je n'en doute pas; mais que s'est-il passé à cette époque-là? On dirait que tous les Néo-écossais, qui sont encore solides, veulent essayer de nous faire croire qu'ils faisaient partie de la milice à cette époque, et qu'ils ont été appelés sous les drapeaux.

Je me trouvais de passage dans la Nouvelle-Ecosse lorsque les fonctionnaires du ministère de la Milice étaient à faire le tour de la province. Pour commencer, il n'y avait que deux ou trois fonctionnaires d'Ottawa, puis un organisateur provincial se joignit aux fonctionnaires afin de les piloter; on vit ensuite apparaître un fonctionnaire du comté pour leur frayer la voie. Ils ont tenu des assemblées dans chaque division électorale. Je suis allé tenir une réunion politique, en compagnie de mon honorable ami de Guysborough, à Canso, et toute la troupe était sur le même bateau que nous, organisant tous ces vétérans.

M. S. HUGHES: Est-ce que l'honorable député a profité de la circonstance pour leur dire qu'ils étaient tous des imposteurs?

M. CARVELL: Non. Je n'ai nullement discuté la question, car je ne croyais pas

alors que le ministre s'y laisserait prendre. Il est possible que j'aurais eu quelque chose à dire à ce propos, si j'avais pu croire pour un instant que le ministre tomberait aussi facilement dans le panneau.

A ce moment-là, on n'en était encore qu'à la préparation du grand coup. Le ministre de la Milice, nous le savons tous, est enthousiaste, pour me servir d'un euphémisme, lorsqu'on en vient aux affaires de milice, et alors, il n'est plus dirigé par le gros bon sens qui l'anime dans le cours ordinaires des affaires. Je suis certain qu'il serait disposé à nommer n'importe qui colonel ou brigadier-général, du moment qu'il voudrait bien accepter ces titres. Il abandonnerait avec plaisir toutes les ressources du Dominion aux militaires, si ses amis politiques le laissaient faire. Mais le ministre a des moments lucides, et il sait bien que la population de la Nouvelle-Ecosse est en train de perpétuer une fraude gigantesque aux dépens du ministère auquel il préside. Si l'on peut, à la faveur de la loi qu'il a fait adopter, commettre des supercheries de cette nature, aux dépens du pays, que ne la fait-il modifier, de façon à empêcher ces abus, et à la rendre applicable à ceux qui ont réellement droit à cette gratification? Si, pour cela, il est nécessaire de la faire s'appliquer à l'île du Prince-Edouard, qu'on le fasse, mais en se plaçant à un point de vue d'affaires: si ces gens-là ont droit à une gratification, qu'on la leur accorde, sinon, qu'on la leur refuse.

Je félicite le ministre de ce qu'aucun scandale ne soit venu, dans la province que j'habite, se greffer sur cette affaire. Je suis persuadé que le ministre a cherché, dans la plupart des cas, à exécuter la loi avec équité; j'ai sous les yeux deux ou trois griefs qui m'ont été rapportés. Je lui en ferai part à un autre moment, mais d'une façon générale la loi a été administrée équitablement. Je suis porté à croire que le plus grand nombre de ceux qui avaient des titres à la gratification l'ont réellement touchée. Il y eut réellement, au Nouveau-Brunswick, une tentative d'envahir le Canada. Selon moi, trois points seulement de toute la frontière canadienne ont été menacés d'invasion. L'un dans l'ouest de l'Ontario, un autre dans les cantons de l'Est et le dernier dans le voisinage de St. Andrew, dans le Nouveau-Brunswick. La population du Nouveau-Brunswick, d'une façon générale, a répondu à l'appel, et je ne pense pas qu'elle ait reçu d'aide de l'extérieur. Les défenseurs vinrent de Woodstock, la ville que j'habite, de Fredericton et de différends points, sur une étendue de cent milles, et l'invasion fut repoussée.

Je crois qu'ils n'ont rempli que leur devoir; qu'ils n'ont fait que ce qu'il convenait à des sujets britanniques et ce que le code en usage dans toutes les nations enseigne,—défendre sa demeure et son foyer. Ainsi que je l'ai déjà dit, je doute fort que le ministre agisse avec sagesse en allouant une gratification. Je ne vois pas qu'il y ait lieu de récompenser quelqu'un parce qu'il a défendu à l'occasion sa demeure et son foyer. Mais mon honorable ami a pris la détermination, pour des raisons politiques, je pense, de verser l'indemnité, et sûrement elle devrait être distribuée d'après un principe d'affaires raisonnables et, s'il applique la loi par tout le Canada, ainsi qu'elle l'a été au Nouveau-Brunswick, je ne pense pas qu'on y trouve grandement à redire. Mais je le répète, le procédé auquel on a eu recours pour octroyer l'allocation à ces quinze mille personnes de la Nouvelle-Ecosse constitue tout simplement un scandale. Elles n'ont jamais pensé qu'elles seraient appelées en service actif; elles n'en ont jamais compris la signification et je ne crois pas que le ministre lorsqu'il a présenté sa loi la comprenait davantage. Il s'est servi du mot appelé "called out" et il est arrivé que ses amis en Nouvelle-Ecosse ont trouvé que les événements concordaient avec les mots de la loi et le ministre n'a pas eu le courage de la rappeler. J'ai quelques cas particuliers a soumettre à mon honorable ami qui lui fourniront l'occasion d'amender la loi de façon à ce qu'ils puissent tomber sous son empire. D'une façon générale, je désire savoir si le ministre se propose de se mettre honnêtement à l'œuvre et, advenant qu'il se trouve autorisé à faire voter une gratification, s'il se propose de le faire de façon à honorer son ministère?

M. le PRESIDENT : Il est de mon devoir de rappeler à l'honorable député que l'amendement à l'étude demande qu'on étende le sens de la résolution qui est soumise et que par conséquent je dois déclarer qu'il s'écarte du règlement.

M. SINCLAIR: La motion se trouve soumise au comité de même que l'amendement, et je suis d'opinion que les députés peuvent la discuter aussi. Je me suis dès son origine déclaré favorable à cette loi et je n'ai pas changé d'avis depuis. Je dirai quelques mots en réponse à mon honorable ami, le député de Carleton (M. Carvell). L'honorable député est dans l'erreur, et je ne pense pas qu'il ait une connaissance exacte des événements qui ont eu lieu, à l'époque, en Nouvelle-Ecosse. On fit dans cette province de très grands préparatifs pour repousser l'invasion,—des préparatifs beaucoup plus considérables, j'en suis convaincu, que dans aucune autre province du Canada. Pour un motif ou pour un autre, le peuple de la Nouvelle-Ecosse était alors fort alarmé. Il s'attendait à une attaque par mer, et la milice tout entière fut appelée sous les armes, et répondit à l'appel. Le nombre des miliciens en Nouvelle-Ecosse était alors considérable par rapport à la population de la province. Tous ceux qui liront l'histoire de cette période, et qui se mettront au fait des circontances existantes, seront convaincus que de nombreuses troupes de miliciens se préparaient à repousser l'invasion, au cas où elle se serait produite; chacun sait, naturellement, qu'il n'y eut pas de véritable invasion et quelques personnes sont d'opinion que cela affaiblit le droit à une prime de ceux qui prirent alors les armes.

Le titre à l'indemnité tient à une question d'ordre juridique; il repose sur une proclamation lancée, le 17 mars 1866, et dont voici le texte:

Proclamation de Son Excellence, Sir William Fenwick Williams.

Considérant qu'une invasion hostile des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick est imminente, et qu'elle pourrait mettre en danger la vie et les biens des sujets de Sa Majesté et qu'il est nécessaire de faire des préparatifs pour repousser cette invasion:

Et considérant qu'en pareille circonstance, je suis autorisé par la loi et tenu d'appeler sous les drapeaux de la milice de la Nouvelle-Ecosse afin qu'elle prête main-forte aux troupes régulières de Sa Majesté pour sa défense.

J'ordonne, par les présentes, à tous les officiers, sous-officiers et soldats de la milice de la Nouvelle-Ecosse et a toutes les personnes tenues au devoir militaire en cette province, de se rendre sous les drapeaux pour service actif comme en temps de guerre, ainsi que le prescrit la loi, sous peine d'encourir, si elles y manquent, les pénalités et amendes imposées et prévues.

Avis à tous les intéressés, pour leur propre gouverne.

Donné sous mon seing et sceau, à Halifax, ce 17 mars 1866, la 29e année du règne de Sa Majesté.

Por ordre de Son Excellence le lieutenant gouverneur et commandant en chef.

Charles Tupper.

Il faut observer que cette proclamation ordonne à toute la milice de la Nouvelle-Ecosse de se rendre sous les drapeaux pour service actif comme en temps de guerre. Ce texte est similaire à celui de la loi édictée ici même, et sans doute le ministre ignorait alors l'existence de pareille proclamation. Tout prouve que la milice se rendit fidèlement à cet appel. Sir Charles Tupper était premier ministre de la Nou-

velle-Ecosse et la législature se réunit vers cette époque. Le 19 mars, le premier ministre de la province soumit cette proclamation aux membres de la législature et fit cette déclaration qui figure dans le journal de cette législature:

L'honorable secrétaire provincial dépose sur le bureau, par ordre de Son Excellence le lieutenant gouverneur, copie d'une proclamation faite par le commandant-en-chef, appelant la milice de la province sous les armes, et en même temps propose la résolution que voici:

Arrêté, que cette Chambre approuve cordialement l'iniative prise par Son Excellence le commandant-en-chef en appelant la milice sous les drapeaux, ainsi qu'il est déclaré dans la proclamation déposée sur le bureau, et qu'elle votera tous les crédits voulus pour la défense de la province.

Il dit que la situation de la province relativement à la défense de son territoire fait depuis longtemps l'objet des préoccupations du gouvernement et des autorité impériales. Toutefois, par suite de circonstances qu'il est inutile de rappeler parce que les députés les connaissent familièrement, vu qu'un groupe nombreux d'hommes, ennemis des lois, au sein de la république voisine, menacent la sécurité, les droits et les libertés des populations de l'Amérique britannique du Nord, la question a récemment acquis une importance immédiate.

M. Prieur dit:

La lecture de la proclamation de Son Excellence le commandant-en-chef a été l'objet du plus chaleureux accueil et des plus vives acclamations de la part des régiments qui, ce jour-là, étaient assemblés sur la place publique. Si l'ennemi envahit notre province, j'en ai la confiance, ils trouveront au seuil même des hommes de cœur et de vaillance, prêts à défendre nos foyers domestiques.

Si je donne ces renseignements, ce n'est pas que le pays ait besoin qu'on stimule son courage, mais afin que le mépris et le sarcasme qu'on prodigue souvent à une population mixte comme celle d'Halifax demeurent sans effet.

Sir Charles Tupper fait les observations que voici:

On a envoyé en Irlande nombre d'individus et on a versé de fortes sommes à un fonds affecté à un mouvement ayant pour objet le démembrement de l'empire britannique, l'indépendance de l'Irlande et sa séparation de l'empire britannique. Bien que, grâce aux précautions prises, il n'y ait pas lieu de mourir de crainte, le Gouvernement a jugé qu'il avait le devoir de surveiller attentivement la marche des événements et de prendre les mesures voulues pour la sécurité du pays. Après l'ajournement de la Chambre le samedi, nous avons reçu des renseignements de nature à nous imposer une initiative immédiate. Le seul moyen autorisé par la loi pour l'appel de la milice au service actif, c'est une proclamation assemblant la milice et la mettant dans la situation voulue pour la prompte utilisation de ses services. Je ne saurais placer devant cette Chambre l'information reçue par Son Excellence le commandant-en-chef des troupes de Sa Majesté, et cette Chambre me dispensera de cette nécessité, puisque pareille attitude serait extrêmement préjudiciable aux intérêts publics, vu qu'elle aurait pour conséquence de nous fermer les sources d'information jusqu'ici à notre disposition, et que bien loin d'accroître notre sécurité, cette conduite aurait un effet tout contraire. Mais Son Excellence juge les circonstances assez graves et le danger d'une attaque dirigée contre quelque partie de la province assez imminent pour l'autoriser à prendre une initiative immédiate, sans attendre qu'on consulte la Chambre. Toute la milice de la province a donc été appelée sous les armes.

[M. Sinclair.]

Voilà ce que disait sir Charles Tupper le surlendemain de la proclamation lancée par le lieutenant-gouverneur. Il régnait une grande agitation au sein de la province à cette époque, et à l'occasion de la réunion de la législature, en 1867, il surgit un débat au sujet de ces événements et sur les rapports des officiers de la milice touchant le nombre de miliciens qui s'étaient présentés à l'exercice. Il y a abondance de détails. Sir William Fenwick Williams prononça les paroles suivantes, à l'ouverture de la législature:

Pendant que les colonies étaient parfois menacées d'invasion de la part d'hommes ennemis des lois, notre province a été exempte d'attaques; et bien que nos forces provinciales aient noblement répondu à l'appel aux armes qu'on a fait au commencement de l'année, pour la défense du pays, heureusement il n'a pas été nécessaire de demander leurs services pour repousser l'envahisseur.

Les exigences de la province du Nouveau-Brunswick ont rendu nécessaire pendant quelque temps, le retrait d'une forte partie des troupes de Sa Majesté, en garnison ici, et cela pour la protection de cette colonie—

L'honorable député (M. Carvell) nous a donné à croire que les citoyens du Nouveau-Brunswick se suffisaient à eux-mêmes; mais il paraît qu'on retira de la Nouvelle-Ecosse les forces régulières pour les envoyer au Nouveau-Brunswick afin de protéger la frontière de cette province.

M. S. HUGHES: En outre deux compagnies de milice, le Shubenacadie et un autre et quelques volontaires d'Halifax.

M. SINCLAIR: Sir William Fenwick Williams ajoute:

—et c'est avec la plus vive satisfaction que j'ai pu remplir leurs places à la garnison par certaines parties de l'artillerie de volontaires et de la milice d'Halifax et par un bataillon de volontaires, et que j'ai observé avec quelle perfection ils se sont acquittés de ce service. L'empressement et la bonne discipline des officiers et des soldats qui furent alors employés prouvent tout le succès des efforts tentés depuis quelques années pour mettre nos forces locales dans une situation convenable et jusqu'à quel point nous pouvons nous reposer sur elles, à l'heure du besoin.

Cela prouve comment on a répondu à l'appel. J'ai voulu, en lisant ces extraits, prouver à cette Chambre et au pays qu'en

Nouvelle-Ecosse les vétérans ont fait leur devoir, et si on doit accorder une récompense, il est juste qu'ils y participent.

La société historique de la Nouvelle-Ecosse a réuni une masse de renseignements sur la question, et si mes collègues veulent bien jeter un regard sur le volume que j'ai en mains, ils y verront une photographie des volontaires de Sydney-Mines en uniforme, le fusil à leur côté, s'exerçant en 1866 et se préparant à résister à l'invasion. L'honorable député (M. Carvell) s'imagine qu'ils n'ont pas pris les armes; or, voici une photographie qui prouve que, dans une division au moins, ces volontaires faisaient alors l'exercice.

M. CARVELL: Combien figure-t-il d'hommes dans cette photographie?

M. SINCLAIR: Vous pouvez les compter vous-même, il y en a un grand nombre. Il y a ici un trait historique que je tiens à porter à la connaissance du ministre. Cela prouve que, antérieurement à 1866, au cours des années 1863, 1864 et 1865, il existait en Nouvelle-Ecosse une grande activité en matière de milice.

M. S. HUGHES: En une seule année quarante-quatre mille hommes ont fait l'exercice.

M. SINCLAIR: Dans ce volume, publié par la société historique de la Nouvelle-Ecosse, figure ce qui suit:

L'année 1864 a été témoin de sérieux efforts tentés pour maintenir et améliorer la force. Les comtés ont été divisés en districts régimentaires, les officiers et les sous-officiers se sont plus intimement rapprochés des hommes auxquels ils commandent; la nomination des adjudants de régiment est devenue affaire de concurrence, plutôt que de favoritisme; bref, la charge de commandant d'un régiment a maintenant comme première condition la valeur, et non pas nécessairement l'ancienneté au service. Le 30 juin, 115 régiments figurèrent à la feuille d'appel, avec un effectif total de 48,675 officiers et soldats; et six mois plus tard, cet effectif avait atteint le chiffre de 110 régiments, embrassant 56,111 hommes de tout rang.

Ce qui prouve qu'à cette époque la milice de la Nouvelle-Ecosse était très forte, comparativement à la population de la province. S'il reste aujourd'hui 15,000 de ces miliciens en Nouvelle-Ecosse, ce ne serait pas étonnant; parce que, en 1866, presque à un demi-siècle de distance, tout individu de seize ans pouvait être appelé à l'exercice. Dans ma province, où la longévité est en honneur, il ne serait pas étonnant que sur les 56,000 hommes qui ont réellement fait l'exercice à cette époque, il y aurait aujourd'hui 15,000 survivants. Je ne souscris nullement à l'avis de ceux qui prétendent que les jeunes gens ont demandé cette gratification. Il n'en est pas ainsi dans le comté que je représente, et cela s'applique aussi à la province de la Nouvelle-Ecosse.

Un mot au sujet de la disposition relative aux veuves des vétérans. Le bill décrète qu'il sera payé une gratification aux veuves des vétérans qui vivaient le 1er jour d'avril 1912. A mon avis, il n'est pas légitime de réserver cette gratification aux veuves des vétérans qui vivaient à cette époque. Les veuves des vétérans morts avant cette époque ont tout autant droit à la gratification que les veuves des vétérans qui vivaient le 1er avril 1912. Au commencement de la session, j'ai inscrit au Feuilleton une question afin de savoir quelle était l'intention du ministre à cet égard, et il voulut bien me dire, si je ne me trompe, qu'il accorderait la gratification aux veuves.

M. EDWARDS: Combien y en aurait-il en Nouvelle-Ecosse?

M. SINCLAIR: Mais j'ai été surpris, quand j'ai lu la résolution, de constater qu'elle ne contenait aucune disposition semblable. J'ai demandé au ministre:

Le Gouvernement a-t-il été considéré qu'il serait bon de modifier la loi de la prime aux volontaires de la campagne des fénians de façon à payer cette prime aux veuves des volontaires décédés avant 1912?

Voici sa réponse:

M. HUGHES: La loi sera modifiée de façon à comprendre, si c'est nécessaire, tous les cas qui n'ont pas encore été réglés.

M. SINCLAIR: Ce sont des cas qui n'ont pas encore été réglés et j'espérais que le ministre aurait introduit une disposition en leur faveur. Je suppose qu'il les a oubliés par inadvertance et j'espère qu'avant l'adoption de la résolution il s'en occupera.

M. MORPHY: Il est tard, mais je ne peux pas laisser adopter la résolution sans parler de ce qui concerne Stratford, une ville de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter. A l'époque de la campagne des fénians, il y avait à Stratford un corps connu sous le nom de brigade du Grand-Tronc, composée d'hommes trés estimables, dont quelques-uns vivent encore, mais dont un grand nombre sont allés recevoir leur récompense dans un autre monde. Ceux qui vivent attendent, non pas une récompense mais une reconnaissance de leurs services, comme on en accorde une à d'autres. La rédaction de cet amendement est très élastique et il s'appliquerait à ceux qui ont été appelés à faire l'exercice.

M. le PRESIDENT: Les deux amendements ont été déclarés hors d'ordre et la motion principale est soumise maintenant au comité.

M. MORPHY: Dans le cas des vétérans de la Nouvelle-Ecosse, il semble qu'ils ont été appelés par une autorité qui n'est pas clairement indiquée, mais pour la brigade du Grand-Tronc de Stratford, non seulement les hommes ont fait l'exercice, mais ils sont partis en service actif et ont fait 70 milles pour gagner la frontière américaine à Port-Huron. Ils ont défendu les voies de communication et ont fait tout le service que des soldats pouvaient accomplir jusqu'à la fin des difficultés. Je n'ai pas à me prononcer contre les vétérans de la Nouvelle-Ecosse, mais voilà un cas qui est plus sérieux pour avoir droit à une reconnaissance. Les hommes de Stratford sont partis en qualité de soldats, ont fait leur devoir jusqu'à la fin et ensuite la brigade a été disloquée. J'ai lutté pour ce cas avec le ministre, mais il est entêté. Je n'ai pu faire encore aucun progrès avec lui et je lui accorde le mérite de maintenir sa position, mais j'espère qu'après avoir entendu ce soir ma déclaration, il reprendra la chose en considération Les hommes qui ont été appelés en Nouvelle-Ecosse sont allés simplement faire l'exercice sur la place du marché, mais comme ils ont été appelés en vertu d'une proclamation qui répond aux termes particuliers de la loi, ils sont reconnus.

Assurément un corps comme la brigade du Grand-Tronc de Stratford qui avait un uniforme régulier, des armes régulières et tout l'équipement nécessaire, qui est parti en service actif, qui a parcouru une distance de soixante et dix milles et a défendu son pays, devrait être reconnu par cette loi.

M. A. K. MACLEAN: Quel motif donne le ministre pour refuser de reconnaître une prétention aussi juste?

M. MORPHY: Parce que les hommes n'ont pas été régulièrement appelés par une autorité dûment constituée. L'objection qu'il soulève est qu'il ne faisaient pas partie d'un corps de troupe ou d'un régiment. et malheuseusement, dans Ontario, il n'y a pas eu de proclamation avec des termes aussi généraux et généreux qu'en Nouvelle-Ecosse. En justice pour mes électeurs, je dois attirer l'attention du ministre sur ce cas bien pénible qui établit une distinction au préjudice de citoyens excellents du Canada. Je demanderai au ministre de faire en sorte qu'une loi soit adoptée pour qu'en équité les hommes qui ont pris du service actif et se sont acquittés fidèlement de leurs devoirs envers leur souverain et leur pays voient leur patriotisme et leur loyauté reconnus.

A cette époque il existait dans mon comté un corps qui s'est enrôlé pour la défense du pays et qui était connu sous le nom de Crosshill Company of Millbank, dont beaucoup de membres étaient de Perth-nord et quelques-uns de Waterloo-nord. Ces hommes ont fait l'exercice et ont parcouru une certaine distance pour se rendre devant le front et ils furent ensuite rappelés. En Nouvelle-Ecosse, des hommes qui sont allés à la place du marché en vertu d'une proclamation auront une récompense, mais pour les cas sur lesquels j'attire l'attention, les hommes qui ont fait du service actif seront laissés de côté. Il est probablement trop tard pour amender la loi durant cette session, mais je demande franchement au ministre de prendre ces cas en sérieuse considération et pour cette fois de relâcher cette stricte discipline militaire qui le guide et de laisser son cœur s'attendrir, pour qu'il puisse accorder à ces hommes le bénéfice d'une loi qui leur donnera droit à cette récompense distribuée à d'autres qui ont accompli moins de service pour la défense de leur pays.

M. LAW: Il est si tard que je dois m'excuser de parler sur ce sujet, mais je ne peux laisser passer les paroles de l'honorable député de Carleton (M. Carvell) sans dire que je les désapprouve. L'honorable député de Carleton est ordinairement sain d'esprit et toujours drapé dans l'équité, mais ce soir il est passé à un autre extrême. Il y a environ 800 demandes de prime pour la campagne des fénians dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et je ne connais pas une seule demande qui ne soit valable, juste et régulière. Je ne désire assurément pas penser autrement. Si les volontaires de la Nouvelle-Ecosse sont partis en aussi grand nombre en 1866 et ont couru le risque de perdre leur vie et de laisser des veuves et des orphelins, l'honorable député de Carleton ne devrait pas être aussi sévère à leur égard. Si les miliciens du Nouveau-Brunswick, au moment où le danger était à leur porte, s'étaient enfuis dans les bois, personne ne s'étonnerait s'ils ne recevaient pas la prime que le ministre de la Milice leur fait voter.

Je voudrais insister auprès du ministre, pour que ces primes soient payées aussi rapidement que possible. Ces hommes sont devenus très vieux, surtout quelques-uns du comté de Yarmouth. Plusieurs ont été dans une mauvaise situation l'an dernier et s'ils

avaient reçu la prime à l'automne, cela en aurait empêché un certain nombre d'aller à l'asile des pauvres où ils sont morts peu après leur entrée. Il y a aussi d'autres morts survenues pendant que la prime aurait dû être payée. Le ministre est sujet à la censure pour ne pas avoir fait payer la prime dans le comté de Yarmouth quand elle l'a été dans les autres comtés, et je ne vois pas pourquoi ce paiement a été retardé si longtemps. Le ministre est aussi sujet à la censure pour ne pas avoir présenté plutôt cette résolution à la Chambre. Elle aurait dû être proposée plutôt pour que les primes pussent être payées avant les vacances de Pâques.

Je veux aussi parler du paiement des primes aux veuves des vétérans qui sont morts avant l'adoption de la loi en avril 1912. Je ne vois pas pourquoi les veuves de ces volontaires qui sont partis, ont fait l'exercice et étaient prêts à marcher contre l'ennemi, si c'était nécessaire, n'auraient pas droit à la prime comme les veuves des hommes qui ont vécu jusqu'au 1er avril 1912. J'espère que le ministre amendera la loi de façon que les veuves de ces hommes puissent recevoir la prime.

J'attirerai l'attention du ministre sur une circulaire répandue dans le comté d'Yarmouth, datée de Chegoggin (N.-E.), 2 décembre 1913. Je dois dire que Chegoggin se trouve dans le comté de Yarmouth. La circulaire, adressée aux vétérans de la campagne des fénians, dont les demandes ont été approuvées jusqu'à date, est ainsi conçue:

J'ai reçu d'Ottawa une liste des demandes de primes aux volontaires de la campagne des fénians qui ont été envoyées du comté d'Yarmouth avant le 1er septembre. Votre demande a été octroyée avec environ six cents autres du comté. Il y a des milliers de chèques à préparer pour les vétérans de la campagne féniane dans différents comtés, ce qui occasionne énormément de travaux supplémentaires au ministère des Finances: mais dès que votre tour sera arrivé, votre chèque vous sera adressé directement d'Ottawa par la poste dans une lettre recommandée. Vous félicitant sur le succès de votre demande et vous présentant les compliments de la saison,

Je suis, votre dévoué,
Howard W. Corning.

M. Corning était-il autorisé par le département de la Milice a envoyer cette circulaire aux vétérans de la campagne des fénians dans mon comté?

M. S. HUGHES: Ni libéraux, ni conservateurs, directement ou indirectement, n'ont obtenu de renseignements du département de la Milice à propos de ces noms avant que les documents n'aient été déposés sur le bureau et ils n'ont rien eu que ces papiers, sauf une exception relative à une certaine question que j'ai communiquée au premier ministre, mais qui n'a aucun rapport avec ce que nous discutons. Quiconque a suivi les séances des tribunaux en Nouvelle-Ecosse a pu recueillir les noms de ceux dont les demandes ont été approuvées. J'ai reçu des circulaires analogues, et quand j'ai adressé des reproches à mes fonctionnaires, ils m'ont assuré que rien n'avait été communiqué par eux, mais que les représentants des journaux avaient assisté aux séances des tribunaux et avaient noté les noms de ceux dont les demandes avaient été approuvées. Je ne veux pas faire perdre le temps de la Cahmbre pour une question aussi peu importante.

H. LAW: La réponse du ministre est la même que celle qu'il m'a donnée le 18 mars dernier. Il prétend que l'affaire n'a pas d'importance. Je dis au contraire que c'est très grave de voir un fonctionnaire envoyer des circulaires contenant des déclarations erronées.

Le troisième paragraphe de cette circulaire de M. Corning est ainsi conçu:

Il y a des milliers de ces chèques à envoyer aux vétérans de l'incursion féniane et cela impose un énorme surcroît de travail au département des Finances; mais dès que votre tour arrivera, votre chèque vous sera expédié, directement d'Ottawa, par lettre recommandée.

Cela fit croire aux solliciteurs du comté de Yarmouth qu'ils allaient recevoir leurs chèques immédiatement. Le 30 décembre, après l'envoi de cette circulaire par M. Corning, les paiements ont cessé complètement. Il en est résulté de graves embarras pour les solliciteurs du comté de Yarmouth. Plusieurs d'entre eux, qui s'attendaient de recevoir leur chèque d'un jour à l'autre, achetèrent des marchandises ou contractèrent des emprunts et, jusqu'à présent, ils n'ont pas pu rembourser leurs créanciers. Il est absolument vrai, comme le reconnaît le ministre, que les conservateurs du comté de Yarmouth cherchent à retirer de cette question tous les avantages politiques possibles. Je considère qu'il est mal de faire servir les deniers publics à des fins politiques, sous prétexte de rendre justice à des vétérans et à leurs veuves. Permettez-moi d'ajouter que les bruits que l'on a fait courir dans le comté de Yarmouth pour faire croire aux électeurs que j'avais voté contre l'octroi de ces gratifications sont absolument faux. Je suis en faveur des gratifications et j'espère que les vétérans seront payés le plus tôt possible.

M. CARVELL: Ce que vient de dire l'honorable député de Yarmouth corrobore mon

assertion que cette affaire n'est rien autre chose qu'un engin électoral; le ministre lui-même en a fait l'aveu lorsqu'il a dit: Laissons les politiciens de la Nouvelle-Ecosse se débrouiller entre eux. A l'heure présente, 800 citoyens du comté de Yarmouth prétendent avoir fait partie de la milice, il y a quarante-huit ans.

Je m'oppose de toutes mes forces à cette proposition de l'honorable député de Guysborough de payer des gratifications aux veuves des vétérans. Cette comédie dure depuis assez longtemps; après avoir payé $100 à presque tous les hommes nés dans la Nouvelle-Ecosse, il y a quarante-huit ans, il me semble qu'on pourrait laisser les veuves de côté.

L'honorable député de Yarmouth nous a parlé des habitants de la Nouvelle-Ecosse qui se sont ralliés autour du drapeau et qui ont fait des exercices pour protéger leurs foyers contre l'invasion. Mon honorable ami s'imagine-t-il qu'une poignée de brigands partie de la république voisine allait se porter à l'assaut de la Nouvelle-Ecosse? La flotte des Etats-Unis, à cette époque, consistait en quelques vieux navires en bois et toute la flotte anglaise était prête à protéger la Nouvelle-Ecosse contre une invasion par mer.

A entendre parler mon honorable ami, on pourrait croire que les habitants du Nouveau-Brunswick se sont sauvés dans les bois en entendant parler de cette incursion. Je sais, pour ma part, que beaucoup de citoyens du Nouveau-Brunswick se sont immédiatement rendus à Saint-André où il pouvait y avoir un réel danger; dans la partie du Nouveau-Brunswick que j'habite, tous les hommes en état de porter les armes ont répondu à l'appel et il n'y a que ceux qui ont réellement contribué à repousser l'invasion qui demandent la gratification. Mon père était un de ceux qui se sont enrôlés et s'il vivait aujourd'hui il aurait droit à cette gratification. Je ferai cependant observer à mes honorables amis de la Nouvelle-Ecosse que ma mère est encore vivante et qu'elle ne réclame pas $100 du Gouvernement pour ce que mon père a fait en cette occasion. Je considère que c'est priser très peu le courage et la fidélité des habitants de ce pays que de demander des gratifications non seulement pour les hommes mais aussi pour les femmes; le simple bon sens devrait nous faire comprendre que ces hommes n'ont fait que leur devoir.

M. SAMUEL SHARPE: L'honorable député de Guysborough a parfaitement raison de repousser avec indignation les reproches adressés à ceux qui ont présenté des réclamations au Gouvernement, pour obtenir cette gratification. Si l'honorable député de Carleton prétend que ceux qui ont envoyé ces réclamations sont des canailles et des parjures, les citoyens de la Nouvelle-Ecosse sont parfaitement dans leur droit, en protestant énergiquement. Les accusations portées par l'honorable député contre un corps d'hommes respectables de la Nouvelle-Ecosse sont les plus graves que j'ai entendues dans cette Chambre. Il n'a pas insulté seulement les députés qui se sont chargés de faire les demandes; l'insulte s'adresse à toute la province. Il devra y avoir une enquête officielle sur cette question et si les accusations de l'honorable député sont prouvées, il faudra intenter des poursuites contre la grande majorité de la population de la Nouvelle-Ecosse, contre ceux qui ont fait de fausses déclarations, contre ceux qui les ont rédigées et contre ceux qui ont recueilli les signatures. Ces accusations doivent être prouvées ou retirées.

M. McMILLAN: Trente ou quarante vétérans du comté de Glengarry ont adressé des demandes au ministre de la Milice pour obtenir cette gratification. Je puis citer le cas de l'honorable A. D. Macdonald, ex-lieutenant-gouverneur d'Ontario, qui habitait alors un village appelé Lancaster. Il parcourut le comté en annonçant partout que les fénians s'avançaient et que l'incursion aurait probablement lieu près de Lancaster. Il fit prévenir le capitaine Macdonald, d'Alexandria, et ce dernier communiqua la nouvelles aux volontaires de tout le comté. Avant six heures, le lendemain matin, 400 de nos solides gaillards étaient rassemblés à Alexandria, prêts à repousser les envahisseurs avec des fourches. Sans aller jusqu'à réclamer des gratifications pour ceux qui se sont rendus à l'appel armés de fourches, je suis prêt à admettre que la position du ministre est très embarrassante. Il veut rendre justice aux plus méritants, mais ils sont si nombreux, il y en a tant qui ont fait leur devoir, qu'il est difficile de savoir où tirer la ligne de démarcation.

Ceux qui se sont rendus à la frontière avec des fourches n'ont-ils pas autant de droit à la gratification que ceux qui étaient armés de fusils de chasse?

Il y a un autre cas que je désire mentionner. Je tiens en ce moment dans ma main la médaille décernée à un des plus méritants. Deux hommes, Norman McRae et Sandy McIntosh, deux amis d'enfance, deux inséparables, qui étaient à la frontière ensemble, prêts à répandre leur sang pour la défense de la patrie, présentèrent leur demande quand il fut décidé que le

Gouvernement accordait $100 aux vétérans de 1866 et de 1870. Ces deux vétérans furent les premiers à présenter leur réclamation. Norman McRae servit de témoin à Sandy McIntosh et Sandy McIntosh servit de témoin à Norman McRae. Ils vinrent à Ottawa ensemble et présentèrent leur réclamation. Cependant, McRae a reçu $100 et Sandy McIntosh n'a encore rien obtenu. J'ai pris des renseignements et j'ai appris que le nom de Sandy McIntosh n'était pas sur le bulletin d'enrôlement. Le ministre peut-il expliquer pourquoi Norman McRae a été payé et Sandy McIntosh ne l'a pas été? Sandy est certainement allé à la frontière, puisque j'ai ici la médaille qui lui a été décernée. Si le ministre s'en rapporte à la liste d'enrôlement pour savoir quels sont ceux qui ont droit à cette gratification de $100, il prend certainement un mauvais moyen, car Sandy était avec Norman et Norman était avec Sandy. La gratification a été accordée à Norman et a été refusée à Sandy.

Je ne suis pas loin de croire qu'il faudrait refaire toute cette loi. Il y a beaucoup de volontaires très méritants, même parmi ceux qui ont répondu à l'appel avec des fourches, qui se trouvent exclus par les dispositions actuelles et qui ont autant de titres à la gratification que ceux qui étaient régulièrement enrôlés dans la milice. Le Gouvernement devrait régler cette affaire une fois pour toutes.

M. MACDONALD: Nous avons siégé très tard hier soir et cette résolution n'a rien de particulièrement contentieux, puisque toute la question est en quelque sorte réglée par une loi votée en 1912. Il est admis, en principe, que la somme de $100 doit être payée, à titre de gratification, à tous ceux qui ont été appelés en service actif, en 1866 et en 1870. Le chapitre 53 du volume 11, George V, fixait le délai dans lequel les demandes devaient être faites et ce délai est expiré le 31 décembre 1913. Le ministre demande maintenant à la Chambre de prolonger ce délai. C'est, en réalité, tout ce que comporte la résolution.

Il est cependant certains amendements qu'il serait à propos de faire. L'honorable ministre demande qu'une gratification de $100 soit accordée à tout volontaire, encore vivant à la date de l'adoption de la loi qui sera basée sur cette résolution. Dans une autre partie de la résolution, qui accorde la gratification aux veuves, il est dit que la gratification sera payée aux veuves des volontaires qui étaient encore vivants le 1er avril 1912, date de l'adoption de la première loi. Je considère que le ministre devrait modifier le bill de manière à ce que la gratification soit payable aux volontaires encore vivants le 1er avril 1912, puisque plus loin il pourvoit au paiement de la gratification aux veuves ou aux héritiers des volontaires décédés depuis cette date. Je crois que c'est un amendement qui s'impose.

Je crois que dans la plupart des cas auxquels cette résolution pourrait s'appliquer, les réclamations sont déjà entre les mains du département et qu'elles y étaient avant le 31 décembre 1913. Les cas pour lesquels aucune demande n'a encore été faite doivent être très peu nombreux et le ministre rendrait justice à tous en limitant à la fin de la présente année le délai pour le paiement de cette gratification.

Quant à la question en jeu, je crois qu'il vaudrait mieux la régler au cours de l'année, parce qu'autrement, étant donnés les espoirs qu'on a fait naître dans l'esprit de ceux qui ont envoyé leurs demandes, le mécontentement serait très accentué. J'aimerais demander au ministre d'étudier l'opportunité de modifier cette résolution en substituant 1914 à 1915. Je lui demanderais encore de tenir compte de l'idée exprimée par mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) au sujet de la pension qu'on devrait payer aux veuves et de l'opportunité de prolonger les délais. Vu que la Chambre a adopté, il y a environ deux ans, le principe de ce projet de loi et vu que ce bill ne demande qu'une extension de temps, je crois que le ministre pourrait avec raison étudier les idées qu'on a exprimées à ce propos. Je crois que si le ministre demandait qu'on rapportât progrès et que s'il voulait tenir compte des observations qu'on a faites, les résultats seraient tout aussi avantageux, en fin de compte.

M. FOWLER: Je suis quelque peu étonné du ton du discours que l'honorable député de Pictou vient de prononcer, étant donné le caractère complexe et renversant des allégués faits par l'honorable représentant de Carleton. J'ai cru qu'enfin un des représentants de la Nouvelle-Ecosse qui siègent à la gauche avait ressenti les reproches adressés à la population de la Nouvelle-Ecosse. Où se trouvait l'honorable député de Cap-Breton-sud? Pourquoi a-t-il gardé le silence, après que ces accusations eussent été portées?

M. McKENZIE: L'honorable député a jugé bon d'introduire mon nom dans ce débat. Celui-ci n'est pas encore terminé;

l'heure d'entendre le représentant de Cap-Breton-nord ne presse pas.

M. FOWLER: Il est à espérer que nous entendrons l'honorable député. Je crains que l'artillerie dont mon honorable ami se sert ne soit trop vieillote, aujourd'hui. L'honorable député de Carleton a tellement l'habitude de porter des accusations, qu'il ne peut s'empêcher d'attaquer ses propres amis. Je suppose qu'on doit tenir compte de cette habitude dans la sortie qu'il a faite, ce soir, contre la population de la Nouvelle-Ecosse. Est-ce parce que mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) a son siège aussi rapproché de celui de mon honorable ami de Carleton qu'il craint de ressentir ces accusations? Nous avons entendu un discours de l'honorable député d'Yarmouth (M. Law). Celui-ci a consacré la plus grande partie de sa harangue à ridiculiser deux hommes: M. Corning qui a eu la bonne fortune de remporter l'élection d'Yarmouth, en dépit des efforts désespérés de l'honorable représentant de ce comté à ce Parlement, et c'est-là, sans doute, la raison pour laquelle il éprouve autant de ressentiment à son endroit.

Le reste de son discours s'est résumé à une tentative ayant pour but de censurer le ministre de la Milice, parce que ce dernier fait précisement ce qu'approuve l'honorable député de Yarmouth. Le seul grief qu'il peut invoquer, c'est que le ministre n'a pas agi plus tôt, ce qui aurait fait sortir de l'hospice des pauvres un certain nombre de citoyens de Yarmouth qui se trouvaient dans cette institution au cours de l'hiver dernier.

M. LAW: Je n'ai rien dit de semblable.

M. FOWLER: Il me semble que la population de Yarmouth ne remercia pas l'honorable député pour son allusion malheureuse à son endroit. Mais il y a d'autres députés de la Nouvelle-Ecosse; il y a l'honorable représentant de Richmond. Il se tient tranquille à son fauteuil sous les sarcasmes de l'honorable député de Carleton.

M. KYTE: L'honorable député de Prince-Albert (M. McKay) ne m'a pas donné l'avantage de parler.

M. FOWLER: Je suis heureux d'apprendre que l'honorable député a encore l'usage de la parole que nous avons souvent entendue, en cette Chambre—pas souvent avec plaisir. J'avais espéré que quelques-uns de ces députés auraient ressenti les accusations portées par l'honorable député de Carleton contre la population de la Nouvelle-Ecosse. Le député d'Halifax (M. A. K. Maclean) garde le silence à son siège, sous ces reproches. Si un membre quelconque de la droite avait fait cette déclaration au sujet des 15,000 braves et patriotes de la province du Nouveau-Brunswick—hommes qui n'ont pas répandu une seule goutte de sang, mais qui ont probablement sué, au cours des exercices militaires qui se sont faits sur la place du marché—et s'il avait qualifié de parjures ces hommes-là, parce que, par déduction, c'est ainsi que les a décrits l'honorable député de Carleton, quel vacarme cela eût fait! Je suis surpris et peiné de l'attitude du représentant d'Halifax (M. McLean), parce que je croyais qu'en dépit de toutes les fautes qui le distinguent à un haut dégré il avait quelque loyauté envers la population de sa province natale. Le peuple de la Nouvelle-Ecosse ne se compose pas de parjures. Je sais qu'il est honnête. La génération de 1866 fut loyale et ses descendants sont également fidèles au drapeau britannique, mais leurs représentants en cette Chambre en sont rendus au point de permettre à l'honorable député de Carleton de les insulter, sans qu'une voix ne s'élève parmi eux pour protester.

Nous avons entendu l'honorable député de Pictou parler avec éloquence, en cette Chambre, de la Nouvelle-Ecosse et du peuple de cette province; cependant, il a montré la douceur de la colombe caressante, lorsqu'il s'est levé pour prendre la parole. Où sont allées toutes ces fusées brillantes? Leur réserve est-elle épuisée et cela au point d'empêcher l'honorable député de Pictou de se mettre en évidence ce soir? Nous aurions pu nous attendre à le voir obliger l'honorable député qui siège en arrière de lui de ravaler les accusations que ce dernier distribuait si généreusement à l'adresse de la population de la Nouvelle-Ecosse. Non seulement l'honorable député a accusé la population de cette province d'avoir été parjure, mais il a, par ricochet, accusé les députés de la Nouvelle-Ecosse qui ont appuyé les réclamations de ces gens, de ce qu'on peut appeler subornation de parjures. Les membres de la gauche se font plus fidèles gardiens du Trésor que ne le sont ceux qui siègent sur les banquettes du Trésor; cependant, ces derniers s'efforcent d'obtenir qu'on accorde ces gratifications à ceux qui, à en croire mon honorable ami, n'ont aucun droit à cette faveur. Les membres de la droite aident les ministres à voler le Trésor de ces diverses primes de $100

chacune, contre l'intérêt bien entendu du pays. J'espère que quelques-uns des députés de la Nouvelle-Ecosse, qui siègent à la gauche, feront leur devoir.

M. CARVELL: Que dites-vous de la droite?

M. FOWLER: On peut toujours être certain que les membres de la droite feront leur devoir, mais assurément les premiers à se lever devraient être les membres de la gauche où siège l'honorable député qui a porté les accusations. Ils ont failli à leur devoir, et je suis certain que nous entendrons quelques membres de la droite qui viennent de la Nouvelle-Ecosse.

M. DAVIDSON: Tout d'abord, je ne voulais pas prendre part à la petite et plaisante querelle de famille qui s'est produite de l'autre côté de la Chambre, mais étant donné que je représente un comité de la Nouvelle-Ecosse et que l'honorable député qui est l'accusateur attend évidemment quelques observations de ce côté-ci de la Chambre, je ne puis résister à la tentation de faire une déclaration, bien que l'heure soit quelque peu avancée. Je ferai tout d'abord très brièvement allusion aux observations de l'honorable député de King (île du Prince-Edouard (M. J. J. Hughes). Je crois que tous nous sommes tombés d'accord avec lui dans le plaidoyer qu'il a fait en faveur du paiement de ces réclamations aux habitants de l'île du Prince-Edouard, bien qu'ainsi qu'il l'a expliqué lui-même ces gratifications soient très légères.

M. J. J. HUGHES: Je n'ai jamais parlé dans ce sens.

M. DAVIDSON: J'ai compris que la teneur du discours de l'honorable député était que les habitants de l'île du Prince-Edouard qui avaient fait les exercices militaires, en 1866, devraient recevoir cette prime.

M. J. J. HUGHES: L'honorable député est exact en ce sens que ces gens ne tomberaient pas sous les dispositions de cette résolution, puisque le ministre a insisté sur ceux qui ont été appelés par proclamation; mais ces gens ont tout autant le droit de recevoir cette prime qu'en ont les miliciens d'aucune autre province du Canada.

M. DAVIDSON: C'est précisément ce que je voulais dire, mais je n'ai pas la facilité de parole que mon honorable ami possède et la Chambre m'excusera peut-être, si les observations que je vais faire sont quelque peu obscures. Le point que je tiens à établir, c'est qu'il semble quelque peu regrettable qu'alors que l'honorable député siégeait à la droite et alors que le parti politique auquel il est attaché était au pouvoir, il n'ait jamais porté le même intérêt à cette question. Non seulement il n'a pas fait de proposition de cette nature, lorsque son propre parti dirigeait les affaires du pays, non seulement il n'a pas alors élevé la voix en faveur de ses électeurs, mais il a réellement voté contre une proposition de la nature de celle qui nous est maintenant soumise. Lorsqu'un membre de la droite de cette Chambre, la gauche, en ce temps-là, a réclamé le paiement de primes aux vétérans de l'invasion des fénians, mon honorable ami a voté contre toute proposition de cette nature.

M. J. J. HUGHES: Que l'honorable député me dise quand cela s'est produit.

M. DAVIDSON: En 1906. Si mon honorable ami veut lire la page 614 du hansard de 1906, il verra que M. F. D. Monk a proposé la résolution suivante:

Qu'il est à désirer que le Gouvernement du Canada reconnaisse d'une façon substantielle quelconque les services rendus, au cours des campagnes des fénians de 1866 et de 1870, par nos volontaires canadiens.

Le nom de M. Hughes est indiqué au hansard comme étant celui d'un des députés qui ont voté contre cette résolution. J'ai été non seulement froissé, mais encore peiné absolument des observations non motivées que mon honorable ami de Carleton (M. Carvell) a faites, ce soir. L'honorable député affirme réellement que 15,000 des braves habitants de la Nouvelle-Ecosse se sont parjurés.

M. CARVELL: J'exige de l'honorable député qu'il retire cette allégation; je n'ai pas dit cela.

Une VOIX: Un grand nombre.

M. CARVELL: Ni un grand nombre. J'ai demandé si l'on pensait qu'il y eût 15,000 hommes assez âgés pour avoir fait partie de la milice à cette époque-là. Je n'ai pas dit que ces gens s'étaient tous parjurés. Je m'en tiens invariablement à ce que je dis, et je ne saurais souffrir que l'honorable député me prête des propos que je n'ai pas tenus.

Une VOIX: Qu'avez-vous dit?

M. CARVELL: L'honorable député pourra le dire et en tirer la conclusion qu'il lui plaîra.

M. DAVIDSON: Je ne tiens pas à attribuer à l'honorable député des propos qu'il n'a pas tenus; ce n'est d'ailleurs pas nécessaire. Si j'ai bien compris, il a dit qu'il

s'agit là d'une farce stupéfiante, d'une chose absurde. . .

M. CARVELL: J'ai dit que c'est une affaire scandaleuse, et je le répète.

M. DAVIDSON: Pour que 15,000 personnes touchent la prime, il faut que 30,000 aient fait une déclaration sous serment, sans quoi l'indemnité ne pourrait pas être accordée. Mon honorable ami prétend que ce qui lui permet de parler en parfaite connaissance de cause, c'est la tournée qu'il a accomplie à travers la Nouvelle-Ecosse au cours de l'année dernière. Qu'est-ce qui l'avait amené en cette province? Certains députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse l'avaient invité à aller discuter les affaires de la politique. Il adressa la parole à une série d'assemblées qui furent convoquées dans la province. Tous, conservateurs aussi bien que libéraux, lui firent le meilleur accueil. Les gens ne se portèrent peut-être pas en masse à ses assemblées, mais il s'est cependant trouvé des électeurs pour pousser la patience jusqu'à l'écouter pendant deux heures consécutives. Ceux d'entre nous qui ont l'habitude de lui prêter l'oreille sont en mesure de se faire une idée du sacrifice que les électeurs de la Nouvelle-Ecosse lui ont fait en cette circonstance-là. Et voyez comment il sait les remercier de leur hospitalité.

Il s'en vient proclamer ici que les habitants de la Nouvelle-Ecosse sont gens à se parjurer en masse. Si l'honorable député a quelque reproche à adresser à la population de cette province, qu'il demande donc la nomination d'un comité spécial; mes compatriotes de la Nouvelle-Ecosse n'ont pas peur des preuves qu'il pourrait apporter à l'appui d'allégations semblables. Je crois savoir que l'honorable député s'occupe en ce moment de porter des accusations contre certains hommes publics du Nouveau-Brunswick. Je ne sais quelle est la valeur de ces accusations, mais si elles ne sont pas mieux fondées que les très graves allégations qu'il a formulées ce soir à l'égard d'un nombre très considérable de citoyens de la Nouvelle-Ecosse, elles ne méritent assurément pas de fixer l'attention d'une commission.

J'ai vu avec plaisir mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) prendre le parti de la Nouvelle-Ecosse, quoique bien faiblement; il est vrai que cet honorable député et tous les autres représentants libéraux de la Nouvelle-Ecosse riaient à gorge déployée pendant que le député de Carleton débitait ses sornettes. Mais quand vint le moment de dire ce qu'il pensait, l'honorable représentant de Guysborough a daigné prendre le parti de sa province. Ce soir, il s'est déclaré en faveur du paiement de cette indemnité aux anciens soldats de la Nouvelle-Ecosse.

J'ai très peu de renseignements sur ce qui s'est passé dans les autres comtés, mais je suis convaincu que parmi tous les citoyens du comté d'Annapolis qui ont présenté des réclamations, on ne trouvera pas un seul parjure. Les listes d'appel ont été conservées, et elles font voir, dans presque tous les cas, quels sont les vétérans qui ont chaque jour pris part à l'exercice. Les réclamations ne reposent pas uniquement sur des affidavit, nous avons des preuves écrites, et si l'honorable député de Carleton (M. Carvell) venait répéter dans Annapolis que les électeurs de ce comté sont des parjurés, il verrait quelle sorte d'accueil on lui ferait cette fois. Je suppose qu'il laissera s'écouler un peu de temps avant d'entreprendre une nouvelle tournée à travers la Nouvelle-Ecosse pour éclairer les gens sur les questions politiques.

Il m'a fait plaisir de voir l'honorable député de Guysborough prendre la défense du Gouvernement, même tardivement, car il n'a pas toujours été favorable au paiement de ces indemnités. Je ne crois pas qu'il veuille le nier.

M. SINCLAIR: Je le nie. Qu'entend mon honorable ami en disant que je n'ai pas toujours été en faveur du paiement de cette indemnité?

M. DAVIDSON: Je vais essayer de l'expliquer. En 1906, mon honorable ami représentait en cette Chambre le comté de Guysborough. Une résolution dont j'ai déjà donné lecture était alors déposée par l'honorable M. Monk. Mon honorable ami a-t-il appuyé cette résolution?

M. SINCLAIR: La résolution de M. Monk était absolument étrangère au paiement d'une indemnité de $100 aux vétérans de la campagne des fénians; elle avait trait à une gratification en terrain.

M. DAVIDSON: En voici le texte:

Il est à désirer que le Gouvernement du Canada reconnaisse d'une manière tangible les services rendus pendant l'incursion féniane (1866-1870) par les volontaires canadiens.

Y est-il question de gratification en terrain?

M. SINCLAIR: Si vous lisiez le discours, vous verriez qu'il n'y est question que d'une gratification en terrain.

M. DAVIDSON: Je ne lis pas le discours; je me borne à donner lecture de la résolution que l'on a votée.

M. PROULX: Cette résolution a-t-elle été l'objet de quelque amendement?

M. DAVIDSON: En 1906, l'honorable député (M. Sinclair) votait contre cette résolution où il ne se trouve pas un seul mot au sujet des gratifications en terrain, et qui tend uniquement à faire reconnaître de façon tangible les services des volontaires. En outre, en 1911, l'honorable député de Grey-nord (M. Middlebro) déposait un projet de résolution conçu à peu près dans les mêmes termes, que l'on retrouvera à la page 9603 (v. a.) des " Débats ". Elle est ainsi conçue:

Il est à désirer que le Gouvernement du Canada reconnaisse d'une manière tangible les services rendus par les volontaires canadiens à l'occasion des incursions fénianes de 1866 et 1870.

Quelques années plus tard, la Chambre était saisie d'une autre résolution absolument étrangère aux gratifications en terrain, et l'honorable député de Guysborough, tant que ses amis furent au timon des affaires, s'opposa au paiement de toute indemnité aux volontaires.

M. SINCLAIR: Je tiens à contredire formellement cette assertion de l'honorable député. Je n'étais pas à la Chambre, je n'étais pas même au Canada lorsque ce projet de résolution fut déposé.

M. DAVIDSON: Je prie mon honorable ami de vouloir bien se reporter à la page 6934 (v. a.) des " Débats ". Je suppose qu'il n'osera pas répudier le whip de son parti; or, à cette page-là, se trouve le nom euphonique de Sinclair, qui doit être le sien, j'imagine.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami ne verra pas à cette page des "Débats" que j'ai voté contre la résolution de l'honorable député de Grey-nord; s'il prétendait le contraire, il ne dirait pas la vérité.

M. DAVIDSON: Je me ferai un plaisir de passer le volume à mon honorable ami.

M. SINCLAIR: Je n'étais pas dans le pays à ce moment-là; je me trouvais en Angleterre.

M. DAVIDSON: Mon honorable ami avait pairé.

Des VOIX: Oh! oh!

M. DAVIDSON: Les membres de la gauche vont-ils prétendre que pairer ce n'est pas voter?

M. MACDONALD: Certainement.

M. DAVIDSON: Prétendent-ils que le fait de pairer ne signifie rien? Je maintiens que l'action de pairer a une signification, sinon le whip libéral a, dans cette circonstance-là, odieusement trompé la députation conservatrice. Bien que faisant depuis assez peu de temps partie de la Chambre, je lis attentivement les "Débats", et il ne m'était encore jamais arrivé de constater qu'un député a l'engagement que comporte une telle convention.

M. CURRIE: C'est la première fois que le cas se présente à la Chambre.

M. A. K. MACLEAN: Il n'y a pas de répudiation en ceci.

M. DAVIDSON: L'honorable député de Guysborough n'est pas seul dans cette position, car d'autres représentants de la Nouvelle-Ecosse, à vrai dire tous les libéraux qui représentaient alors la Nouvelle-Ecosse, sans en excepter l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie), sans en excepter mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) . . .

M. MACDONALD: Halte-là! Mon honorable ami me permettra de lui dire qu'il a caché une partie de la vérité au sujet de la résolution de 1906. M. Monk, lorsqu'il déposa sa résolution, ignorait que les fénians eussent envahi la Nouvelle-Ecosse. Sir Frederick Borden combattit cette résolution au nom du Gouvernement et fit observer à M. Monk qu'il y avait dans la Nouvelle-Ecosse un grand nombre de vétérans qui avaient des titres à la gratification et qu'il ne convenait pas de laisser de côté. Il pria M. Monk de retirer sa résolution pour permettre au Gouvernement d'étudier la question sous tous ses aspects. Nous avons voté contre la résolution de M. Monk parce que celui-ci ignorait à ce moment-là qu'il y eût dans la Nouvelle-Ecosse un seul vétéran de la campagne des fénians.

Quelques DEPUTES: Oui.

M. MACDONALD: La brigade turbulente qui nous fait face ne sait pas de quoi elle parle. De plus, quant à 1911 . . .

M. DAVIDSON: Je suis très heureux de voir que mon honorable ami veut rectifier une erreur, mais je ne lui permets pas de faire un discours quand je parle à la Chambre. Je crois qu'il prend tout autant que moi le temps de la Chambre, et je crois qu'il ne devrait pas me refuser le peu de temps que je prends.

M. MACDONALD: Si mon honorable ami ne veut pas que je rectifie une erreur au sujet de 1911, je n'en parlerai plus.

Quelques DEPUTES: A l'ordre!

M. MACDONALD: Dois-je comprendre que mon honorable ami (M. Davidson) me

permettra de rectifier une erreur au sujet de 1911?

M. DAVIDSON: Certainement, vous pouvez donner votre version si cela vous plaît.

M. MACDONALD: L'honorable député trouvera une liste des pairés à la suite de la résolution proposée par M. Middleboro. Cette résolution était faite tout simplement à titre d'obstruction lorsqu'on se formait en comité des subsides, comme tout le monde le sait. Lors de cette résolution, mon honorable ami de Guysboro était en Angleterre, et l'honorable député (M. Davidson) se lance dans des diatribes parce que son nom figure dans la liste des pairés. J'étais en Nouvelle-Ecosse à cette époque; je n'étais pas en Chambre. Je n'ai jamais su que la résolution avait été proposée, et je me demande comment on pourrait m'imposer une responsabilité sur ce point.

M. DAVIDSON: Je suis très heureux d'entendre cette explication de la part de l'honorable député de Pictou, car je ne voudrais pas être injuste envers lui. Il prend bien soin de ne pas l'être envers les autres.

M. LAW: Dois-je comprendre que l'honorable député (M. Davidson) dit que tous les députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse ont voté contre cette résolution en 1911?

M. DAVIDSON: Tous les députés libéraux qui étaient à la Chambre.

M. LAW: N'avons-nous pas déjà tempéré votre déclaration de cette façon?

M. DAVIDSON: Lorsque cette résolution a été proposée en 1906, l'honorable député a été inscrit comme ayant voté contre elle, et il n'a jamais répudié son "pairage" avant aujourd'hui, alors que cela ne peut plus lui nuire.

M. LAW: Je ne suis pas inscrit comme "pairé". Je défie l'honorable député de le prouver.

M. MACDONALD: Est-ce "M. Low" ou "M. Law"?

M. DAVIDSON: Nous le trouverons.

M. LAW: L'honorable député (M. Davidson) ferait mieux de prendre d'autres binocles s'il veut trouver là mon nom. Je lui réclame des excuses pour cette affirmation.

Quelques DEPUTES: Oh!

M. LAW: Je lui demande de retirer la déclaration. Elle est absolument fausse. Des députés conservateurs l'ont répandue dans Yarmouth et dans d'autres comtés, maintes et maintes fois. Cette déclaration est un mensonge voulu et délibéré. Je demande à l'honorable député de la retirer s'il est le moindrement gentilhomme.

M. DAVIDSON: Je suis très peiné que mon honorable ami (M. Law) se soit si échauffé, car c'est un cas où il doit retraiter, et non pas moi. S'il eût regardé à la page 647 du hansard de 1906, il y aurait vu son nom, L A W; et bien que je voudrais contenter mon honorable ami et retirer toute déclaration désagréable pour lui, il me faut encore, en bon député constitutionnel, m'en rapporter aux archives, et je vais donc demander à mon honorable ami de Yarmouth de retirer ce qu'il a dit.

M. LAW: Je dis que je n'ai pas voté, et mon nom n'est pas là comme votant, mais peut-être comme pairé.

M. DAVIDSON: J'ai dit que le nom de l'honorable député paraissait comme pairé, et il a prétendu que non.

M. CARVELL: Lisez le rapport tel quel, et finissez-en.

M. DAVIDSON: Vous le trouverez à la page 647.

M. CARVELL: Nous n'avons pas tous ce volume du hansard sous la main.

M. DAVIDSON: Il y a là un grand nombre de députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse qui ont soit voté ou pairé.

M. CARVELL: Donnez-nous les noms de ceux qui ont voté et de ceux qui ont pairé.

M. DAVIDSON: Ce serait vraiment trop ennuyeux que de les choisir, mais ils sont tous là. Mes honorables amis de Pictou, d'Yarmouth et de Guysborough se dressent, maintenant que leur parti n'est plus au pouvoir, bien qu'ils soient inscrits comme ayant voté contre cette proposition alors que leur propre parti était au pouvoir, et ils disent, aujourd'hui qu'ils sont dans l'opposition et qu'ils n'ont plus de responsabilité, que nous n'avons pas pour notre part été assez loin. Ils disent que nous devrions payer non seulement ceux qui vivaient en 1912, et les veuves de ceux qui sont morts depuis, mais les veuves de tous les vétérans de la campagne féniane, et leurs enfants aussi bien.

Tous les honorables députés de la gauche ont déploré les lenteurs du ministre de la Milice dans le paiement de ces sommes. Si mes honorables amis de la gauche avaient été en arrière de M. Monk en 1906, ou derrière l'honorable député de Grey-nord (M. Middleboro) en 1911, et avaient forcé leur

gouvernement à adopter une loi comme celle que nous avons passée lors de notre avènement au pouvoir, ces gens-là n'auraient pas été obligés d'attendre si longtemps; ils auraient tous été payés, et un grand nombre de veuves, dont les maris sont morts depuis 1906 dans tous ces comtés, auraient aussi été payées. Les honorables députés de la gauche offrent un singulier aspect par le temps qui court. Lorsque leur parti était au pouvoir, ils étaient très prudents quant aux engagements que leur gouvernement pouvait prendre; mais lorsqu'ils sont dans l'opposition, alors que leurs paroles ne sont que légendes oiseuses, ils se montrent très généreux. Ils me rappellent un récit biblique. On raconte dans les Ecritures comment Lazare mendiait les restes du mauvais riche; et quand celui-ci vivait, et bien qu'il fût le mauvais riche, il refusait de donner une croute à Lazare; mais lorsqu'il passa dans l'Au delà, il devint plein d'égards pour ses parents. Il croyait que le Seigneur ne pouvait pas s'occuper de la parenté qu'il avait laissée sur la terre, et il voulait y revenir pour avertir les siens. Les honorables députés, lorsqu'ils sont hors du pouvoir, lorsqu'ils n'ont aucune influence, alors qu'il y a entre eux et nous un abîme insondable, consentent à venir nous trouver les mains pleines de conseils et d'explications; mais cela ne compte pour peu, et le public le comprend.

La gauche a beaucoup péroré au sujet d'une tentative supposée du parti conservateur de faire une question de parti de cette question en Nouvelle-Ecosse. Les honorables députés de la gauche se sont montrés coléreux en signalant les tactiques de notre parti, dans le but de faire du capital politique de cette question. J'ignore encore que notre parti se soit jamais conduit de la sorte, mais je sais que les honorables députés de l'opposition ont tenté quelque chose comme du capital politique au sujet de cette affaire. Voici une lettre, et j'en ai des vingtaines semblables dans mes tiroirs, qu'on a envoyée à des vétérans dans la Nouvelle-Ecosse:

Mon cher monsieur,

J'ai reçu tant de demandes d'explications sur le fait que les vétérans de la campagne des fénians d'Yarmouth n'ont pas été payés, que j'ai cru utile d'obtenir une liste complète (la première et la seule fournie par le ministère de la Milice) de ceux dont les réclamations n'ont pas été satisfaites, de façon a être en mesure de donner tous les renseignements qu'on puisse avoir sur ce sujet.

Je trouve votre nom sur la liste des réclamations qui ont été approuvées. L'autorité en vertu de laquelle cette prime est payée a expiré le 31 décembre 1913, et l'on ne peut faire d'autres chèques tant que l'Acte ne sera pas amendé et que l'on n'aura pas pourvu aux primes approuvées non payées, dont il existe plus de six cents dans le comté.

Le ministre de la Milice a assuré à la Chambre qu'une mesure serait soumise pour autoriser le paiement de toutes les réclamations approuvées en suspens; et lorsque cette mesure sera présentée, elle recevra mon appui le plus empressé, comme la loi primitive, qui a été adoptée avec l'appui unanime des députés libéraux.

Je désire profiter de cette occasion pour dire que la déclaration faite de temps à autre dans Yarmouth à l'effet que j'avais voté contre le paiement de la prime aux vétérans de la campagne des fénians, est absolument fausse; car la mesure accordant la prime a été adoptée par la Chambre sans une voix dissidente, et la prime aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse vient largement de l'énergie manifestée par quelques-uns de nos députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse.

Je vous prie de croire que je ferai tout en mon possible pour hâter le paiement de toutes les réclamations des vétérans du comté d'Yarmouth.

Je demeure votre dévoué

Bowman B. Law.

Il y a ici une autre lettre signée par mon honorable ami de Guysborough (M. Sinclair) qui est exactement la même, et dans laquelle on retrouve cet alinéa remarquable:

Je désire profiter de cette occasion pour dire que la déclaration faite de temps à autre dans certains journaux à l'effet que j'avais voté contre le paiement de la prime aux vétérans de la campagne des fénians, est absolument fausse. La mesure qui accordait la prime a été adoptée par la Chambre sans une seule dissidence, et la prime aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse vient largement de l'énergie manifestée par quelques-uns de nos députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse.

Je saurais gré aux honorables députés d'expliquer quelle est cette énergie particulière qu'ils ont manifestée pour faire payer ces primes.

M. SINCLAIR: Lors de l'adoption de l'acte de la campagne des fénians, vers le 1er avril 1912, mon honorable ami d'Annapolis était membre de cette Chambre et je ne doute pas qu'il ait été à son poste lorsque j'ai moi-même posé cette question. Il trouvera la question à la page 6255 du "Hansard" de cette date:

M. SINCLAIR: La loi s'appliquera-t-elle à ceux qui ont été appelés seulement à faire l'exercice? Dans la Nouvelle-Ecosse un certain nombre de volontaires ont été appelés et réunis en un certain endroit, où on leur a fait faire l'exercice pendant quelques semaines afin de les préparer à aller à la frontière, mais ils n'y sont jamais allés. Recevront-ils quelque chose?

M. HUGHES (Victoria): La loi dit qu'il faut qu'ils aient été appelés en service actif et, celui qui est appelé à faire l'exercice n'est

pas appelé à faire le service actif. Il fallait l'appeler en cas que l'ennemi vint.

Mon honorable ami était à son siège, et il n'a pas protesté contre la décision du ministre qui a dit pour ainsi dire, quand le bill fut adopté, que pas un dollar de la prime irait à la Nouvelle-Ecosse.

M. DAVIDSON: Quelle est la date?

M. SINCLAIR: 27 mars 1912.

M. HUGHES: L'erreur a été faite par l'honorable député de Guysborough qui ne paraissait pas connaître la différence entre exercices annuels et service actif.

M. A. K. MACLEAN: Une année après l'adoption de cette loi, l'honorable ministre a avoué que ce n'était pas son intention en 1912 de donner la prime à ceux qui aujourd'hui sont compris dans la loi.

M. DAVIDSON: C'est une simple question d'interprétation de la loi. Le ministre a dit que tous ceux qui dans le cabinet pourraient montrer qu'ils sont dans les conditions voulues par la loi recevraient la prime. C'est exactement le sens de la déclaration dont l'honorable député de Guysborough a donné lecture. Si quelqu'un peut prouver qu'il a été appelé en service actif il aura droit en vertu de cette disposition de la loi à la prime. Les vétérans de la Nouvelle-Ecosse avaient simplement à prouver que la milice de la Nouvelle-Ecosse avait été appelée pour faire le service actif, et ils auraient bénéficié de la loi. Le bill tel qu'il a été adopté dit que ceux qui ont été appelés en service actif ont droit à la prime. Les honorables députés de ce côté-ci de la Chambre qui représentent des comtés dans la Nouvelle-Ecosse ont pu prouver . . .

M. MACDONALD: Pas un seul tory dans la Nouvelle-Ecosse ne savait avant l'année dernière que cette loi s'appliquerait.

M. DAVIDSON: Exactement, nous ne le savions pas avant d'avoir trouvé la preuve nécessaire. L'honorable député de Guysborough n'a jamais ouvert la bouche avant le jour où nous avons obtenu la décision du département et fait connaître cette décision dans la Nouvelle-Ecosse par la voie des journaux.

M. MACDONALD: La première prime payée dans la Nouvelle-Ecosse l'a été à un vétéran de mon comté, sur la demande que j'ai présentée moi-même dans l'automne de 1912.

M. DAVIDSON: La prime n'a été payée que lorsque nous avons fourni au département la preuve que la milice de la Nouvelle-Ecosse avait été appelée sous les armes.

M. MACDONALD: Elle l'a été en décembre 1912.

M. DAVIDSON: Je connais très bien l'affaire dont parle l'honorable député. J'ai lu le discours qu'il prononçait dans le comté de Pictou et dans lequel il y faisait allusion; j'ai pris la peine d'aller faire des recherches au département, et j'ai constaté que cette prime n'avait été payée qu'après que nous fussions allés au département et eussions obtenu la décision. Plus que cela, l'honorable député de Guysborough n'en a jamais parlé dans cette Chambre avant qu'il eût vu les journaux de nos comtés dans lesquels toute la loi était expliquée aux électeurs, et la proclamation sur laquelle nous basions notre cause était publiée.

M. SINCLAIR: L'honorable député ne rapporte pas les faits exactement.

M. DAVIDSON: Je crois que j'ai été assez interrompu.

M. le PRESIDENT (M. Middlebro): Le règlement dit qu'un orateur ne doit pas être interrompu sans sa permission.

M. SINCLAIR: J'ai compris que mon honorable ami disait que je n'avais pas ouvert la bouche lorsque la loi a été adoptée, mais que j'ai parlé plus tard de son adoption.

M. DAVIDSON: Je n'ai pas dit cela.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable député a dit que quelques mois après l'adoption de la loi "nous" avions découvert que tous ceux qui avaient été appelés en service actif avaient droit à la prime. L'honorable député voudrait-il m'expliquer et expliquer au comité ce qu'il voulait dire par "nous" avons découvert que certaines personnes avaient droit à la prime et qu'il n'était pas connu à l'époque de l'adoption de la loi qu'elles avaient ce droit?

M. DAVIDSON: Lorsque cette loi a été adoptée, des députés de la Nouvelle-Ecosse, qui avaient habitude de discuter ensemble ces questions, recevaient un grand nombre de lettres des vétérans de la campagne des fénians, s'informant s'ils pourraient obtenir la prime. Après avoir examiné la loi nous avons découvert qu'elle s'appliquait seulement aux personnes qui avaient été appelées en service actif. La question fut alors de savoir ce qui constituait le ser-

vice actif et si les miliciens de la Nouvelle-Ecosse avaient droit à la gratification en vertu de la loi. Nous allâmes d'abord au département qui exigea que la preuve fût donnée que les soldats de la Nouvelle-Ecosse avaient bien et dûment été appelés sous les drapeaux. Tout d'abord nous ne pûmes obtenir une preuve suffisante pour convaincre le département, mais plus tard nous découvrîmes qu'une proclamation, signée par sir Charles Tupper, qui était alors secrétaire de la province, avait été lancée par le gouverneur de la Nouvelle-Ecosse et que cette proclamation appelait expressément en service actif les miliciens de la Nouvelle-Ecosse. Nous présentâmes notre cause au département qui se déclara satisfait. Nous en donnâmes ensuite avis à nos électeurs.

M. MACDONALD: Quand cela?

M. DAVIDSON: Nous avons averti nos électeurs en février 1913. Différents comtés avaient envoyé des demandes, mais aucune prime n'avait encore été payée lorsque la proclamation a été découverte. En mars, après que certaines personnes eurent envoyé aux honorables députés de la gauche des copies des journaux contenant cette information, l'honorable député d'Halifax, l'honorable député de Pictou, l'honorable député de Guysborough et plusieurs autres membres de la gauche se sont levés dans cette Chambre, et avec une indignation apparente nous ont critiqués pour nous être conduits de cette façon, et pour avoir nommé des commissaires pour recevoir les demandes. Quelques semaines plus tard ces honorables députés faisaient la même chose que nous.

M. A. K. MACLEAN: Quelle chose?

M. DAVIDSON: Prenaient les mêmes moyens que nous avions pris.

M. MACLEAN: Quels moyens?

M. DAVIDSON: D'informer leurs électeurs par voie des journaux que ceux qui avaient été appelés sous les armes par cette proclamation avaient droit à la prime et de plus nommaient des commissaires compétents et intelligents dans chaque comté pour recevoir ces demandes. C'est ce que nous avions fait, et nos honorables amis de la gauche ont suivi notre exemple.

M. SINCLAIR: Mon honorable ami dit-il que cela s'est passé dans le mois de février 1913, lorsqu'il a découvert pour la première fois que les vétérans de la Nouvelle-Ecosse étaient certains d'obtenir la prime?

M. DAVIDSON: Non, je n'ai pas dit cela. C'est quelque temps avant février 1913 que nous avons fait la découverte, et c'est pendant ce mois que nous avons écrit aux journaux.

M. SINCLAIR: L'honorable député. . .

M. DAVIDSON: Monsieur le président, j'ai été interrompu assez souvent, je crois.

M. le PRESIDENT (M. Middlebro): Aucun député n'a le droit d'interrompre un orateur sans sa permission.

M. DAVIDSON: A propos de cette lettre écrite par M. Law, les députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse ont fait circuler une lettre semblable, signée d'un nom différent.

M. CARROLL: J'oppose à cette assertion une dénégation catégorique. J'ai écrit à tous les vétérans dans le Cap-Breton, mais je n'ai jamais écrit de lettre comme celle que l'honorable député a lue.

M. DAVIDSON: Je ne veux pas être injuste à l'égard de l'honorable député, et je suis heureux d'accepter son explication. Je ne m'étonne pas qu'il proteste de son innocence et qu'il désire se soustraire à une critique de ce genre. Je crois que l'on ne doit pas oublier que chaque député libéral de la Nouvelle-Ecosse, lorsque son parti était au pouvoir, a fait tout son possible pour empêcher les vétérans de la Nouvelle-Ecosse de recevoir ces primes.

M. MACDONALD: C'est absolument faux.

M. DAVIDSON: Ce n'est pas à moi que les honorables députés doivent donner le démenti; c'est aux pièces de cette Chambre. Les pièces sont là; elles parlent par elles-mêmes. Chaque fois que cette question a été discutée dans cette Chambre, lorsque le parti libéral était au pouvoir, les honorables membres de la gauche ont fait une opposition à mort à la mesure. Dès que nous fûmes arrivés au pouvoir nous nous sommes occupés à racheter nos promesses, et un des premiers actes du Gouvernement actuel a été de remplir ses engagements. Nos honorables amis de la gauche ne sont pas satisfaits, et eux qui ne voulaient rien faire lorsque leur parti était au pouvoir, prétendent aujourd'hui que le Gouvernement ne va pas assez loin.

M. A. K. MACLEAN: M. le président ayant décidé qu'on ne peut proposer d'amendement à ce projet de résolution, je prie l'honorable ministre de retirer le dit projet et d'obtenir le consentement du Gouverneur général pour ajouter la province de l'île du Prince-Edouard aux autres.

M. W. F. MACLEAN: Vous n'allez pas vous jouer ainsi de M. Hughes.

M. A. K. McLEAN: L'obstacle, c'est que ce projet de résolution signifie augmentation du crédit. Voilà pourquoi on ne peut proposer d'amendement. Le seul moyen d'en proposer un, ce serait d'obtenir la permission de l'exécutif à cette fin. Si ce projet n'est pas retiré et qu'un bill soit présenté, il sera impossible de proposer un amendement. Je pense donc que pour rendre justice à l'île du Prince-Edouard, l'honorable ministre devrait retirer ce projet de résolution et en présenter un autre dans quelques jours.

M. KYTE: Le fier défi que l'honorable député d'Annapolis vient de lancer à la gauche me rappelle l'histoire d'un garçonnet de ma ville. Cet enfant, alors âgé de deux ans et demi, portait sa première culotte et en était très fier. Comme il se promenait sur le trottoir pour la montrer, le boucher survint, arrêta sa voiture, et pendant qu'il pesait la viande que la mère de l'enfant avait commandée, celui-ci s'avança, regarda le cheval et finit par demander au boucher qui n'avait remarqué ni lui ni sa culotte: "Monsieur, votre cheval a-t-il peur des culottes?" Pour moi, je n'ai peur ni de la culotte du député d'Annapolis ni de celle de son voisin.

Des députés sont surpris que les représentants de la Nouvelle-Ecosse ne se soient pas insurgés contre ce qu'ils ont bien voulu appeler une mise en question de l'honnêteté et de la bonne foi des citoyens de la Nouvelle-Ecosse qui ont demandé une gratification au sujet de la campagne des fénians. Qu'ils comprennent bien qu'ils ne sont pas les premiers qui veuillent défendre ici l'honnêteté des gens de sa province. L'honorable député de Carleton n'a pas insinué que les gens de la Nouvelle-Ecosse eussent frauduleusement demandé cette gratification. Il a seulement dit qu'il n'était pas raisonnable qu'à la Nouvelle-Ecosse on accordât cette gratification à des hommes qui n'étaient pas allés repousser les envahisseurs du Canada en 1866, mais qui s'étaient contentés de servir dans la milice chez eux, tandis que des gens du Nouveau-Brunswick qui étaient allés se battre n'avaient pas reçu un sou. Si les gens de la Nouvelle-Ecosse touchent aujourd'hui une gratification de $100 pour avoir fait du service en 1866, ils n'ont guère à en remercier l'honorable député d'Annapolis ni aucun de ceux qui appuient le Gouvernement actuel. Mon honorable ami a cherché à accuser la députation libérale de s'être prononcée contre cette gratification en 1906 quand ils ont rejeté certain projet de résolution de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Je ferai remarquer au comité que M. Monk ne demandait ni une pension ni une somme d'argent pour indemniser ces hommes-là, il demandait des concessions de terrain, non pas en faveur des vétérans de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick ou de l'île du Prince-Edouard, mais seulement en faveur de ceux qu'on avait appelés sous les armes en 1866.

M. DAVIDSON: Mon honorable ami voudrait-il me montrer où il est dit dans le projet de résolution, de M. Monk, qu'il ne concerne que les gens de Québec?

M. MACDONALD: Quand il a présenté ce projet de résolution il n'avait pas encore entendu dire que la Nouvelle-Ecosse comptait des vétérans de la campagne des fénians.

M. DAVIDSON: L'honorable député m'a paru dire que le vote des députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse signifiait qu'ils ne voulaient pas que l'on fît des paiements aux seuls vétérans de la province d'Ontario et de la province de Québec. Il m'a paru dire également, que, dans le projet de résolution de M. Monk, il était question d'un paiement non pas en argent mais en terre. Je le prie d'y découvrir une demande dans ce sens et de me la signaler.

M. KYTE: L'honorable député d'Annapolis se peint bien en cherchant à limiter mes remarques au projet de résolution. Ce que je désire, c'est de fixer l'attention du comité sur l'interprétation que M. Monk a donnée au projet de résolution. M. Monk a dit:

> Quant à la récompense à donner, celle dont il s'est agi au cours de ces entrevues, et qui, conséquemment, est la plus souvent mentionnée parmi les vétérans, est un octroi en terres. L'Etat possède encore un vaste domaine qu'il s'efforce de coloniser. Il est désirable que notre territoire soit peuplé le plus tôt possible et qu'il reçoive la meilleure classe de gens. On pourrait difficilement en trouver une meilleure que celle des vétérans pour coloniser les vastes plaines du Nord-Ouest. On a trouvé à redire parce que je n'épousais pas seulement la cause des vétérans, mais aussi celle d'autres classes méritantes. On a parlé des volontaires qui en 1885 se sont rendus au Nord-Ouest pour y écraser la rébellion. De plus, il y a ceux qui ont pris les armes dans le Sud-Africain pendant la guerre contre les Boers.

Il ne voulait même pas faire donner gratuitement des terres à ces vétérans. Il dit:

> Je ne demande pas qu'on accorde aux vétérans des terres données en pur don; mais, vu leur mérite nous devrions récompenser leurs services, la fidélité avec laquelle ils se sont acquittés de leurs devoirs et encourager en même temps le volontariat.

A la lecture du discours de M. Monk, on voit que sa résolution avait pour objet de reconnaître les services des volontaires de Québec et d'Ontario. Il ajoute:

On pourrait leur accorder des titres de propriétaires de quart de section sans condition, en leur permettant de faire ce qu'ils voudront sur ces terrains, ou bien encore leur imposer certaines conditions qui leur permettraient, s'ils ne pouvaient se rendre en personne sur ces terres à coloniser—en effet, la plupart de ces volontaires ont atteint un âge qui ne leur permet pas, jusqu'à un certain point, d'aller eux-mêmes coloniser ces terres—de charger les membres de leurs familles de l'exécution des restrictions qui leur sont imposées quant à la colonisation et l'enregistrement de leurs terrains.

Par l'interprétation que M. Monk donne lui-même aux termes de sa résolution, on voit qu'il ne recherchait point l'appui des députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse. A la Nouvelle-Ecosse, ces volontaires avaient fait le service en 1866. C'est donc quarante années plus tard que M. Monk proposait dans cette Chambre sa résolution, à une époque où les plus jeunes de ces hommes devaient avoir soixante ans, et la seule récompense qu'il désire pour eux, même si son intention était qu'ils en profitassent, c'est que ces hommes fissent l'abandon de terres qu'ils avaient cultivées à la Nouvelle-Ecosse, et sur lesquelles ils avaient élevé leur famille, et qu'ils se rendissent dans l'Ouest pour y occuper un quart de section, non pas même sans quelque entrave.

M. S. SHARPE: Est-ce que d'après les termes de cette résolution il ne pouvait pas être donné $100 au lieu de terres?

M. KYTE: Il y a une vieille histoire au sujet de ce qui aurait pu arriver s'il n'était pas survenu autre chose. Je ne parle que de cette résolution. Sir Frederick Borden s'est exprimé comme il suit dans cette circonstance:

Si je ne me trompe, il a invoqué comme argument qu'après tout, cet octroi ne serait pas une affaire très sérieuse, parce qu'il n'y a à peine que 2,000 de ces vétérans dans la province de Québec et 10,000 ou 12,000 dans la province d'Ontario.

M. DAVIDSON: Je ne voudrais pas interrompre mon honorable ami sans nécessité.

M. KYTE: Ne le faites pas alors.

M. DAVIDSON: J'ai dit sans nécessité. Est-ce que mon honorable ami cite en ce moment les Débats de 1906?

M. KYTE: Parfaitement.

M. DAVIDSON: Mais c'est en 1911 que l'honorable député a voté contre le principe de la chose.

M. KYTE: Je n'ai pas voté contre. Pour continuer ma citation:

Mais que fera-t-on pour les familles des 15,000 ou 20,000 autres volontaires qui ont répondu à l'appel aux armes, qui étaient prêts à combattre et qui sont décédés depuis? Ne faut-il pas récompenser leurs enfants? Devons-nous limiter cet octroi aux survivants de ces volontaires et le restreindre exclusivement aux vétérans des provinces d'Ontario et de Québec? Pourquoi cette faveur ne serait-elle pas aussi accordée aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick?

Voilà le mot de l'énigme. Je crois vous avoir convaincu, monsieur le président, et je crois avoir convaincu les membres de ce comité, moins peut-être mon honorable ami d'Annapolis, que, si les députés de la Nouvelle-Ecosse étaient ici et ont voté contre cette résolution, ils ont eu un excellent motif de le faire, par intérêt pour les vétérans de cette province. Si cette résolution avait passé, pas un dollar n'aurait été donné à ceux-ci, pas un acre de terre, et l'honorable député d'Annapolis ne laisse pas néanmoins de reprocher aux membres libéraux de cette Chambre un manque de loyauté envers les habitants de cette province, pour n'avoir pas assuré par leur vote le don de terres aux vétérans des provinces d'Ontario et de Québec. Mon honorable ami d'Annapolis n'a pas toujours été, je le crains, aussi soucieux de rendre justice aux réclamations des habitants de ces provinces.

Je me souviens que naguère, lorsque la province de Québec élisait pour la représenter ici un très notable contingent de députés libéraux, l'honorable député d'Annapolis n'avait pas autant d'égards, et n'était pas au même point disposé à accorder des faveurs aux habitants de cette importante province. Voilà pour la résolution proposée par M. Monk en 1906. Je dis que si la Chambre était aujourd'hui saisie de cette résolution, je voterais contre son adoption, et j'ose dire que l'honorable député d'Annapolis n'aurait pas le courage de voter pour son adoption.

M. DAVIDSON: Indubitablement, je voterais pour son adoption.

M. KYTE: En 1911, un projet de résolution fut soumis à la Chambre par vous-même, monsieur le président (M. Middlebro), et je vois qu'il est rédigé exactement dans les termes de la résolution proposée par M. Monk en 1906.

M. S. SHARPE: Dans quel sens avez-vous voté?

M. KYTE: Je vais le dire à l'honorable député; je le renseignerai aussitôt qu'il en exprimera le désir. Le projet de résolution

proposé par vous-même, monsieur le président, en 1911, était ainsi conçu:

Il y a lieu pour le Gouvernement du Canada de reconnaître de quelque manière substantielle les services rendus au cours des invasions fénianes de 1866 et de 1870 par nos volontaires canadiens.

Il serait oiseux de vous rappeler, monsieur le président, que les circonstances dans lesquelles cette résolution fut présentée en faisait absolument une motion de non-confiance. Mais, monsieur le président, ce n'est pas cette raison que j'invoquerai pour justifier l'attitude d'aucun des membres libéraux de la Nouvelle-Ecosse qui ont voté contre ce projet de résolution. J'ai fait observer que le projet de résolution que vous avez proposé, monsieur le président, était couché exactement dans les mêmes termes que le projet de résolution proposé par M. Monk. Mais l'honorable député de Jacques-Cartier avait expliqué ce que son projet de résolution voulait dire. Il visait uniquement à indemniser les volontaires d'Ontario et de Québec, et en raison d'un octroi de terre fait dans le Nord-Ouest. En terminant votre discours, vous aussi avez indiqué la portée de votre résolution, et dans les termes suivants:

Ce n'est pas à moi de dire quelle forme ce témoignage doit prendre, concession de terre ou service d'une pension. Si l'on opte pour une pension, il y aura lieu de ne pas oublier que la plupart de ces hommes doivent être âgés de près de quatre-vingts ans et ne peuvent vivre très longtemps. Je crois que le moins que le Gouvernement puisse faire serait d'accorder une notable gratification à ces hommes qui se sont présentés pour défendre le pays au moment du danger.

On devra observer, monsieur le président, que c'était votre désir que ce fût une concession de terre ou une pension qui fût accordée aux volontaires qui se portèrent à la défense du pays contre les envahisseurs fénians en 1866. La loi présentée par le ministre de la Milice en 1912 accorde-t-elle une concession de terres ou une pension aux volontaires de 1866 ou de 1870? Les volontaires de la Nouvelle-Ecosse convoqués pour l'exercice en 1866 devaient-ils obtenir une pension ou une concession de terres, suivant l'intention que vous en aviez en soumettant votre projet de résolution? Je dis donc qu'on fait une affirmation absolument inexacte, quand on affirme que les représentants de la Nouvelle-Ecosse ou d'aucune autre province qui ont voté contre votre projet de résolution, ont voté contre l'octroi d'une gratification de $100 aux volontaires néo-écossais au temps de l'invasion féniané. Je n'étais pas ici lorsque le vote fut pris en 1911.

M. S. SHARPE: Oh, oh!

M. KYTE: L'honorable député qui occupe un siège vis-à-vis est enclin au badinage, mais je suis en mesure d'expliquer pourquoi mon nom ne figure pas parmi ceux qui ont voté contre cette motion et peut-être cette explication aura-t-elle le don de satisfaire même l'honorable député. Cette année-là, la prorogation du Parlement eut lieu le 24 mai, afin de permettre au très honorable leader du Gouvernement et autres membres de la députation d'assister aux fêtes du couronnement de Sa Majesté George V. Le Parlement s'est réuni le 18 juillet. C'était un mardi. Je partis de chez moi le lundi matin et me dirigeai sur Ottawa par la voie la plus directe et la plus rapide. Mais je n'atteignis la capitale qu'à minuit moins le quart le mardi soir suivant. Dès avant mon arrivée la motion de l'honorable député de Grey-nord avait été mise aux voix et mon nom ne figure pas parmi les votants.

M .DAVIDSON: Le nom de l'honorable député ne figure-t-il pas parmi ceux qui ont voté contre cette motion?

M. KYTE: Mon nom ne figure pas parmis ceux qui ont voté contre la motion, comme le compte rendu le fait voir.

M. DAVIDSON: Je pense que le compte rendu indique exactement le contraire.

M. KYTE: L'honorable député a siégé assez longtemps au Parlement pour avoir quelque idée des principes élémentaires qui régissent la matière, et puisqu'il ne paraît pas les bien comprendre encore, je vais les lui expliquer. Lorsqu'un vote spécial doit être pris à un moment précis, il est loisible à deux députés de pairer pour la circonstance. Cette fois-là il n'est pas constaté que j'avais pairé. La prorogation eut lieu le 24 de mai. L'honorable député de Grey-nord n'avait aucunement donné à entendre qu'il se proposait de saisir la Chambre d'un tel projet de résolution.

Nul député de cette Chambre ne savait que l'honorable député avait l'intention de proposer une semblable résolution, certainement je ne le savais pas. Dans ce cas, et comme le Parlement avait ajourné le 24 mai pour reprendre ses séances le 18 juillet, et comme je n'avais reçu ni avis, ni avertissement de l'honorable député de Grey-nord à l'effet qu'il allait présenter cette résolution, comment aurais-je pu avoir "pairé" lors de ce vote?

Je désirerais demander à un député quelconque s'il croit que sur toute résolution soumise et sur tout vote qui ne lui sont pas particulièrement signalés il soit lié par le "pairage" fait en son nom en son absence et pour l'agrément des whips.

M. DAVIDSON: L'honorable député veut-il une réponse?

M. KYTE: Je m'oppose à ce que l'honorable député continue à m'interrompre.

M. DAVIDSON: Je comprenais que l'honorable député posait une question.

M. KYTE: Je n'ai pas posé de question, car je sais que je ne pourrais pas obtenir de réponse de cette source. Il est parfaitement connu que des "pairés" morts existent, qu'il y a des "pairés" vivants, et qu'il y a des "pairés" ridicules. Nous savons que lorsqu'un vote est pris dans cette Chambre, et lorsque les députés d'un côté ou de l'autre sont absents, les deux whips se réunissent, et, dans le but de faire croire que les députés sont toujours à leur poste en Chambre, disent, sans égard pour l'opinion, la volonté ou le désir des députés absents: "Inscrivez le nom d'Untel du côté libéral contre le nom d'Untel du côté conservateur", et c'est ainsi que les "pairés" formels sont faits. Je ne cherche pas à dégager une responsabilité quelconque au sujet de mon vote sur la résolution de l'honorable député de Grey-nord.

Par suite du fait que la résolution de l'honorable député de Grey-nord était rédigée exactement comme la résolution de M. Monk, qui disait qu'il visait les octrois de terres aux vétérans de la campagne des fénians, dans Québec et en Ontario, et par suite du fait que l'honorable député de Grey-nord disait ne pas savoir sûrement s'il voulait des octrois de terres ou une pension pour les volontaires d'Ontario et de Québec, j'aurais été pleinement justifié de voter contre la résolution, parce qu'elle ne comprenait pas les vétérans de la campagne des fénians de la Nouvelle-Ecosse. Mes observations au sujet de mon propre vote et mon propre pairage sur la résolution de l'honorable député de Grey-nord en 1911 s'appliquent également à tout autre député libéral de la Nouvelle-Ecosse qui était absent pendant ce vote.

Nous pouvons évoquer le bill adopté en 1912, qui fait particulièrement le sujet de la discussion de ce soir ici. Mon honorable ami le ministre de la Milice savait qu'une forte agitation se produisait et se continuait dans Québec et en Ontario depuis des années au sujet de la compensation qui devait être payée aux vétérans de la campagne des fénians, et il a considéré que le moment était opportun d'étudier cette question. J'ose dire qu'avant même d'avoir terminé mes observations, je pourrai prouver que l'honorable ministre de la Milice, comme l'honorable député de Jacques-Cartier, ne songeait pas à récompenser les vétérans de la Nouvelle-Ecosse. Il ne songeait pas aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick à ce moment; il ne parlait que des vétérans de Québec et d'Ontario dans la discussion de son bill. Je commencerai par citer le hansard de 1912:

M. CURRIE: Pourrai-je demander au ministre si l'on a l'intention de donner aux hommes de 1866 la même somme de pension qu'on a donnée aux blessés de 1886?

M. HUGHES (Victoria): Il ne s'agit pas du tout de pensions, ici. Il faudrait les établir par une loi spéciale.

M. BRODER: Ceci s'applique aux vétérans de 1866 et 1870.

M. HUGHES (Victoria): Si un homme a fait du service actif dans l'une ou l'autre année. Des hommes n'ont fait qu'une semaine de service, mais ils sont compris dans la loi; d'autres ont fait trois mois de campagne, et obtiennent la même prime. C'est là une chose qu'on ne peut pas égaliser autre.

M. SINCLAIR: La loi s'appliquera-t-elle aux hommes qui ont été appelés à l'exercice? Je comprends que dans la province de la Nouvelle-Ecosse un certain nombre d'hommes ont été enrôlés et centralisés à certain endroit, et ont été soumis à l'exercice pendant quelques semaines en prévision de leur entrée en campagne, mais ils n'ont jamais vu le feu. Que fera-t-on pour ces hommes?

M. HUGHES (Victoria): La loi dit que les hommes doivent avoir été appelés au service actif, et l'homme qui est appelé à l'exercice n'est pas appelé au service actif. Il lui faut être appelé en prévision d'une rencontre avec l'ennemi.

M. SINCLAIR: Je ne doute pas que c'ait été en prévision du service actif, mais l'invasion, comme chacun sait, n'a pas duré longtemps. Ces hommes n'ont pas été invités à entrer en campagne, mais ils ont été enrôlés. Ils se sont soumis aux formalités de l'enrôlement, on a choisi dans chaque régiment, et les hommes choisis venaient de différentes localités; ils ont été liés à l'exercice en prévision de leur entrée en campagne, mais il n'ont pas été appelés au feu.

M. HUGHES (Victoria): L'honorable député, qui est homme de loi, doit comprendre qui si l'avis officiel notifié aux officiers de la localité appela ces troupes sous les drapeaux, en une certaine année, tout simplement en vue d'un exercice préparatoire, alors la loi en question ne s'applique pas à eux. S'ils ont été appelés sous les drapeaux pour service actif, comme l'ont été certains volontaires de la Nouvelle-Ecosse, et qu'ils aient marché contre l'ennemi, alors la loi s'applique à eux.

Il ne saurait exister de doute sur la pensée du ministre de la Milice. D'après son interprétation de la loi qu'il voulait faire adopter ici, seuls les volontaires appelés

sous les drapeaux et qui ont fait la campagne avaient droit aux gratifications prévues par la loi en question.

Le député d'Annapolis siégeait alors ici, de concert avec nombre d'autres députés ministériels de la Nouvelle-Ecosse, et cependant pas un seul d'entre eux n'éleva la voix en faveur des volontaires de la Nouvelle-Ecosse qui se rendirent à l'appel pour faire l'exercice mais ne furent pas appelés à marcher contre l'ennemi. Le député d'Annapolis, comme tous les autres députés de la Nouvelle-Ecosse, le savait donc parfaitement, en vue de l'interprétation que le ministre a donnée à cet article, pas un seul des vétérans de la Nouvelle-Ecosse qui a fait l'exercice en 1866 ne bénéficiera de cette gratification.

M. S. HUGHES: Pas un seul homme de la Nouvelle-Ecosse qui a été appelé tout simplement pour l'exercice n'a reçu ni ne recevra la gratification.

M. KYTE: S'il a été appelé?

M. S. HUGHES: Pas un seul homme de la Nouvelle-Ecosse qui n'a été appelé que pour faire l'exercice—à moins qu'il ne se soit parjuré, ce que je ne saurais croire — n'a reçu ni ne recevra la gratification. Il faut qu'il ait été appelé sous les drapeaux pour service actif.

M. MACDONALD: S'il a été appelé sous les drapeaux en réponse à la proclamation, même s'il n'a fait que l'exercice, il reçoit la gratification.

M. J. J. HUGHES: S'il a été appelé sous les drapeaux pour service actif. A-t-il marché contre l'ennemi ?

M. S. HUGHES: Oui.

M. KYTE: Il y est allé en esprit au devant de l'ennemi, mais il est resté, de corps, en arrière.

M. S. HUGHES: Je regrette que l'honorable député calomnie ainsi ses concitoyens de la Nouvelle-Ecosse et prête main forte au député de Carleton (M. Carvell).

M. J. J. HUGHES: Où était donc la ligne de feu? Etait-ce en Nouvelle-Ecosse?

M. S. HUGHES: L'île du Prince-Edouard.

M. KYTE: J'ai ici une lettre dont l'auteur est le député de Lunenburg (M. Stewart), et où il est question de la gratification aux vétérans de l'invasion féniane. En voici le texte:

[M. Kyte.]

Bridgewater, 14 novembre 1912.

M. F. C. Lavers, M.D.
New-Ross.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre de récente date au sujet de la loi relative à la gratification aux vétérans de l'invasion féniane.

La loi, dans sa teneur actuelle, ne s'applique qu'à ceux qui ont été en activité de service, et ceux qui ont fait l'exercice, sous le régime de l'ancienne loi de milice de la Nouvelle-Ecosse, en 1865 et en 1866, n'ont pas, à cet égard, titre et qualité pour recevoir cette gratification. Il faut qu'ils aient été en activité de service et que leurs noms aient figuré à la feuille de solde du régiment.

Bien à vous,
(Signé) : Dugald Stewart.

Voici une autre lettre:

La loi dont il est question dans votre lettre a été adoptée, l'hiver dernier, et elle visait cette époque de l'invasion féniane. Quant à l'interprétation la plus libérale à donner à l'activité de service, c'est là un point qui n'a pas encore été élucidé; mais jusqu'ici, ceux-là seuls qui ont pris activement part à quelque engagement ou dont les noms figuraient sur la feuille de solde du pays, dans le temps, ont un droit reconnu à la gratification.

En conséquence, dès le mois de novembre 1912, sept mois après l'adoption de la loi et sa sanction par Son Altesse Royale, le député de Lunenburg, qui avait pourtant de si intimes relations avec le ministre de la Milice, était convaincu en son âme et conscience que ceux-là seuls qui avaient marché contre l'ennemi avaient droit à la gratification relative à l'invasion féniane. J'ai d'autres preuves mettant en lumière la pensée de certains personnages encore plus initiés aux conseils du cabinet. A la dernière session du Parlement, M. Sinclair posa au premier ministre la question que voici:

Ceux qui se sont soumis à l'exercice et ont fait des préparatifs pour marcher contre l'ennemi, au besoin, ont-ils droit de bénéficier de la gratification qui doit être donnée aux vétérans de la campagne des fénians?

M. BORDEN: A mon grand regret, je ne suis en mesure de donner à l'honorable député aucun renseignement précis à cet égard, vu qu'on n'a pas appelé mon attention sur cette question. Tout dépendrait, je suppose, du texte même de la loi et de l'interprétation que lui donneraient les jurisconsultes du département de la milice.

Je serais curieux de savoir si l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) est le jurisconsulte que le Gouvernement a chargé d'interpréter la loi adoptée par ce Parlement.

M. Macdonald dit:

L'honorable ministre devrait en même temps déclarer préemptoirement si dans cette province quelqu'un qui n'aurait pas répondu à l'appel sous les drapeaux fait au printemps de 1866 par une proclamation, mais qui aurait

cette année-là suivi les exercices militaires, a droit à une gratification quelconque par les dispositions de la loi. Ce n'est pas que la loi ne me paraisse suffisamment claire, mais je pose ces questions dans le but d'ajouter au renseignement dont nous disposons déjà, l'autorité du ministre, de manière que le Parlement et le pays ne puissent se méprendre sur la ligne de conduite que le cabinet entend suivre à cet égard.

Voici la réponse du ministre de la Milice et de la Défense:

Le gouverneur de la Nouvelle-Ecosse a lancé le 17 mars une proclamation pour appeler les volontaires de la province en service actif le 18. On ne leur donnait que vingt-quatre heures d'avis, mais les hommes se présentèrent en grand nombre et firent l'exercice pendant quelques jours, jusqu'à ce que le danger soit passé. Au moment où la loi fut adoptée, je n'avais pas lu la proclamation, mais mon attention y a été attirée sur le fait que la proclamation lancée à la population de la Nouvelle-Ecosse appelait réellement les volontaires en service actif. Par conséquent, quiconque peut prouver qu'il a fait l'exercice en conformité de cette proclamation pour prendre part au service actif, a droit à la prime, en vertu de la loi.

Aucun changement n'a été fait dans les règlements. L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) les a interprétés exactement. L'examen du sujet comprend la question du service actif qui est comparé aux exercices annuels.

M. SINCLAIR: Qui a dit cela?

M. KYTE: Le ministre actuel de la Milice et de la Défense. Il est évident, par cette citation que je viens de faire, qu'au moment où la loi a été adoptée, on n'avait pas l'intention de distribuer cette prime à d'autres qu'à ceux qui avaient répondu pour repousser la campagne des fénians.

M. HUGHES: L'honorable député voudrait-il être assez bon pour se limiter aux paroles que j'ai prononcées.

M. KYTE: J'ai lu ce qu'a dit le ministre.

M. ROGERS: Qu'est-ce que l'honorable député vient de lire?

M. KYTE: Je lis la réponse du ministre de la Milice et de la Défense.

M. HUGHES: Quelle est la page des Débats?

M. MACDONALD: 28 mars 1913.

M. KYTE: Si l'attention du ministre de la Milice n'avait pas été attirée par accident sur la proclamation lancée par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse le 17 mars 1866. . .

M. HUGHES: L'honorable député voudrait-il lire les paroles que j'ai employées et non ses commentaires?

M. KYTE: Je lis ce qu'a dit le ministre et je l'assure que je ne désire pas le mal interpréter, mais quelquefois il emploie un langage que les simples membres ne peuvent pas toujours suivre ou avec lequel ils ne sont pas familiers. Si je ne peux pas employer le langage très concis, bien que quelquefois cassant du ministre, je n'ai pas le désir d'induire en erreur. Si la proclamation du gouverneur de la Nouvelle-Ecosse lancée le 17 mars 1866 n'avait pas été déterrée dans les archives poussiéreuses de la Nouvelle-Ecosse, la loi n'aurait pas contenu d'interprétation permettant aux gens de la Nouvelle-Ecosse d'obtenir une reconnaissance de leurs services rendus lors de la campagne des fénians en 1866. Je crois que j'ai convaincu les membres du comité qu'il n'avait jamais été compris que les néo-écossais, autres que ceux qui avaient réellement marché à l'ennemi, pourraient toucher un seul dollar de la prime de la campagne des fénians et, pourtant, quand une interprétation aussi restrictive était introduite dans la loi par le ministre de la Milice, pas un seul député conservateur de la Nouvelle-Ecosse ne s'est levé pour protester contre l'injuste mesure prise à l'égard de la population de la Nouvelle-Ecosse. C'était encore une fois la résolution de l'honorable député de Grey-nord (M. Middleboro). J'allais presque commettre l'erreur de dire que les députés conservateurs de la Nouvelle-Ecosse en 1906 ont voté contre la résolution Monk, mais il arriva à ce moment qu'il n'y avait pas ici un seul député conservateur de la Nouvelle-Ecosse pour voter contre cette résolution et c'est ce qui explique pourquoi aucun n'a voté contre. Aux élections de 1906, il n'y eut pas un seul conservateur élu en Nouvelle-Ecosse, de sorte que si les noms des députés conservateurs ne paraissent pas comme ayant voté pour la résolution Monk, c'est dû à des circonstances qui échappaient à leur contrôle.

Puisque l'honorable député d'Annapolis (M. Davidson) reproche si amèrement à l'honorable député de Yarmouth (M. Law) d'avoir voté contre la résolution Monk, je suis en droit de supposer que lui et les autres députés conservateurs de la Nouvelle-Ecosse, s'ils avaient été ici, se seraient crus tenus de voter en faveur de cette résolution. qui, de l'aveu même de son auteur, accordait des gratifications en terrains aux vétérans des provinces d'Ontario et de Québec et n'accordait pas un dollar ni un acre de terre aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard.

M. MACDONALD: Vous voulez dire qu'ils auraient voté contre la résolution Monk.

M. KYTE: Je dis qu'après les reproches adressés à l'honorable député de Yarmouth parce qu'il a voté contre la résolution Monk, je suis autorisé à supposer que les conservateurs auraient voté pour cette résolution, s'ils avaient été ici. L'honorable député d'Annapolis a maintenu que la résolution Monk méritait d'être appuyée et il a blâmé l'honorable député de Yarmouth d'avoir voté contre; j'ai donc le droit de dire que s'il y avait eu des députés conservateurs de la Nouvelle-Ecosse en cette Chambre, à cette époque, ils auraient appuyé la résolution Monk et auraient voté des gratifications en terre aux vétérans d'Ontario et de Québec, sans rien accorder, ni en terrains ni en argent, aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard.

Si j'avais été membre de cette Chambre quand l'honorable député de Grey-nord a présenté sa résolution et si j'avais voté contre, cela n'aurait pas impliqué que j'étais opposé à une gratification de $100 pour les vétérans de la Nouvelle-Ecosse car, de l'aveu même de l'honorable député de Grey-nord, ce qu'il voulait obtenir, c'était soit une gratification de terrains, soit une pension pour les vétérans de la campagne des fénians et le bill, que nous discutons en ce moment, n'assure ni l'une ni l'autre aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse.

Il y a certainement d'autres remarques de l'honorable député d'Annapolis qui mériteraient d'être relevées, mais, vu l'heure avancée, je les passerai sous silence. Je dois dire cependant que les demandes qui viennent du comté que j'ai l'honneur de représenter ont été faites en toute bonne foi, qu'elles sont appuyées sur des preuves irréfutables et qu'elles ont été adressées au département en tout bien et tout honneur. Dans mon comté, 650 demandes ont été faites et 444 ont été payées. On s'est demandé s'il peut y avoir aujourd'hui dans la Nouvelle-Ecosse quinze mille hommes qui étaient assez âgés, il y a quarante-huit ans, pour prendre du service et faire l'exercice. Pour l'information de l'honorable député de Carleton, je dirai qu'il y a actuellement dans le comté de Richmond un citoyen qui n'a pas présenté de réclamation, parce qu'il n'a pas servi en 1866. La raison pour laquelle il ne s'est pas enrôlé, c'est qu'il était trop âgé. Cet homme vit encore aujourd'hui.

C'est un brave citoyen, qui a vu le jour dans le bon vieux comté de Devon, en Angleterre. Il jouit encore de toutes ses facultés et c'est un des hommes les plus intelligents que j'aie rencontrés. Si le ministre nous fait l'honneur de visiter le comté de Richmond, je me ferai un plaisir de le conduire à la demeure de ce vieillard. Il constatera par lui-même que le climat du comté de Richmond et de toute la Nouvelle-Ecosse est tellement salubre que les gens y vivent très vieux, en possession de toutes leurs facultés. On ne trouvera donc pas extraordinaire qu'il y ait dans la province quinze mille hommes ayant droit à une gratification. Je demande au ministre de mettre son bill en discussion le plus tôt possible, afin que les réclamations présentées au département en septembre, octobre et novembre dernier soient promptement payées.

Le ministre semble ne pas comprendre comment il se fait que des listes contenant les noms de tous ceux qui ont présenté des réclamations aient pu circuler dans la Nouvelle-Ecosse. Au commencement de la présente session, j'ai donné avis d'une motion demandant un rapport de toutes les réclamations venant de mon comté. Le ministre laissa entendre que cette liste serait difficile à préparer et qu'elle occasionnerait un travail considérable. Je répondis que j'avais déjà vu une copie de cette liste et qu'il devait être facile de la faire en double. Le ministre parut avoir des doutes sur l'existence de cette liste dans la Nouvelle-Ecosse. Quand la commission des gratifications aux vétérans de la campagne des fénians visita cette province, en 1913, les membres de cette commission avaient les noms de tous les vétérans qui demandaient la gratification. Les membres locaux de la commission, dans chaque comté, avaient aussi cette liste en leur possession. Il n'est donc pas extraordinaire que des copies de ces listes se soient répandues parmi le public. Je suppose que ce sont les fonctionnaires du département qui ont fourni ces renseignements à ceux qui y avaient droit, mais qu'aucune indiscrétion n'a été commise et que personne n'a voulu enfreindre les instructions qui avaient été données.

L'honorable ministre a déclaré, en réponse à mon honorable ami d'Yarmouth (M. Law), qu'il se pouvait qu'une certaine personne eût suivi les tribunaux de la Nouvelle-Ecosse et fait main-basse sur chaque réclamation au fur et à mesure qu'on l'adoptait. Je crains que l'honorable ministre ne soit pas très au courant de la procédure ni des fonctions de ce tribunal, car s'il en était

autrement, il n'aurait pas invoqué cela comme une explication. Les devoirs des membres de la commission qui a visité la Nouvelle-Ecosse n'imposaient aucunement à ces personnes l'obligation de faire une enquête sur les réclamations individuelles. La commission a visité la Nouvelle-Ecosse simplement dans le but de s'assurer si les différents régiments qu'on prétendait avoir été appelés sous les armes et dont les réclamations faisaient partie, avaient été réellement appelés sous les armes. Du moment qu'on a établi que le régiment n° 3, par exemple, du comté de Richmond, avait été appelé sous les armes, cette preuve, jointe à la prétention de chaque membre particulièrement qu'il avait fait la manœuvre avec le régiment, a démontré que le requérant avait droit à ces $100. Dans aucun cas, la commission des primes de la compagne des fénians, envoyée à la Nouvelle-Ecosse, n'a entrepris de faire la preuve des réclamations particulières. Il y eut des cas où il s'est présenté des hommes qui croyaient que, à moins de rendre un témoignage verbal devant la commission, celle-ci ignorait leur droit à cette gratification. Les membres de la commission, avec la courtoisie qui caractérise toujours les officiers de la milice, ont eu l'obligeance d'accepter ces témoignages, mais le président de la commission m'a assuré qu'il n'était pas nécessaire de confirmer à ce point ces réclamations.

Je tiens à appuyer la demande de mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald) et celle de l'honorable député de Yarmouth (M. Law) qu'on devrait inscrire au statut une disposition décrétant le paiement de cette gratification à toutes les veuves survivantes des volontaires de la campagne des fénians, qu'importe la date de la mort de ces volontaires.

Ces veuves âgées, qui sont dans le veuvage depuis trente ou quarante ans, ont probablement plus besoin de ces cent dollars que n'en ont besoin les veuves des volontaires décédés depuis 1912. Il n'y a pas de considération de logique ni de pitié réelle qui peut engager l'honorable ministre de la Milice à limiter le paiement de ces gratifications aux veuves des volontaires décédés depuis 1912. En toutes circonstances, la veuve d'un volontaire de la campagne des fénians de 1866 a droit à la gratification accordée aux volontaires de cette campagne, qu'importe la date à laquelle son époux est décédé.

M. S. HUGHES: Il se peut que j'aide à résoudre quelques-unes des questions qu'on a soulevées. Il n'y a pas d'objection à changer le chiffre "5" en celui de "4" et à laisser le paiement se terminer en 1914. Le simple fait que les mots "Nouvelle-Ecosse" et "Nouveau-Brunswick" se trouvent dans cette résolution devrait, il me semble, être la preuve concluante que j'avais dans l'esprit le fait qu'il y avait des volontaires de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick qui avaient le droit de bénéficier de cette loi au temps où elle a été adoptée. Une connaissance générale de l'engagement de St. Andrews m'avait appris que les réguliers et certains volontaires avaient été appelés à St. Andrews. Je comprenais qu'une compagnie d'Halifax s'est rendue à cet endroit et que pour remplacer les réguliers à la garnison d'Halifax on a enrôlé un certain nombre de volontaires. Je n'ai jamais vu l'ordre qui a appelé sous les armes les volontaires de l'Ontario, de la province de Québec, du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Ecosse.

Il m'importe donc fort peu de savoir s'il y a eu ou non un ordre à cet effet. La loi était ici et personne ne pouvait prendre du service actif à moins d'y avoir été appelé par des ordres à cet effet.

Il y a une différence entre les exercices annuels et le service actif. Les exercices annuels ne se font que pour exécuter les manœuvres de l'année. La Nouvelle-Ecosse à ces exercices tous les ans. En 1866, les exercices se firent en Nouvelle-Ecosse au mois d'août ou au mois de septembre. Nul de ceux qui ont fait simplement ces exercices des mois d'oût et septembre ne pourrait raisonnablement obtenir cette gratification à moins de se parjurer, et je ne crois pas que quelqu'un de la Nouvelle-Ecosse ait intentionnellement fait cela. Mes fonctionnaires m'ont assuré que les soldats de la Nouvelle-Ecosse étaient de beaux types d'hommes. Service actif s'applique à ceux qu'une proclamation a appelés sous les armes, lors d'une urgence semblable à celle dont on a parlé ce soir. A la Nouvelle-Ecosse, les volontaires furent appelés pour suivre les exercices anuels durant quelque temps, au cours de l'été de la même année. Ceux qui furent appelés en service actif ont droit à la gratification et ceux qui n'ont fait que suivre les exercices annuels n'ont pas droit à cette gratification.

M. J. J. HUGHES: Parlant au commencement de la soirée, le ministre a dit que les volontaires de l'île du Prince-Edouard avaient trop retardé à s'exercer pour avoir droit à cette gratification.

M. S. HUGHES: J'ai déclaré que le Gouverneur, dans son discours, a dit combien on avait été fier d'observer la façon

splendide dont la population du Nouveau-Brunswick et celle de la Nouvelle-Ecosse avaient pris les armes, mais le danger était passé alors.

M. J. J. HUGHES: Le danger ne pouvait pas être passé, puisque le ministre, par cette résolution, propose d'accorder la gratification à ceux qui ont fait l'exercice en 1870, quatre ans plus tard. Il est évident que le ministre ne rend pas justice à l'île du Prince-Edouard. La législature vota une loi spéciale pour parer aux événements; tous les hommes en état de porter les armes furent convoqués et firent l'exercice. Cela vaut certainement autant que s'ils avaient été appelés sous les armes par une proclamation du Gouvernement. Le ministre cherche à se dérober en invoquant une simple formalité, et j'en conclus que c'est une preuve qu'il ne veut pas rendre justice à l'île du Prince-Edouard et aux volontaires qui se sont enrôlés et ont fait l'exercice spécialement pour repousser l'invasion.

Il dit que s'il reconnaissait le droit des volontaires de l'île du Prince-Edouard à cette prime, il faudrait l'accorder à un nombre considérable de réclamants. Dans le cas de l'île du Prince-Edouard, il considère que c'est une raison suffisante pour refuser la prime; mais dans le cas de la Nouvelle-Ecosse, il prétend que le grand nombre de ceux qui ont droit à la prime est un honneur pour cette province. On ne peut pas demander de meilleure preuve du mauvais vouloir du ministre et de son parti pris de refuser de rendre justice à ma province. Je pourrais ajouter que le ministre était prêt à modifier la résolution de manière à inclure l'île du Prince-Edouard, mais de telle sorte que les volontaires de cette province n'auraient pas reçu un seul dollar. Je ne crois pas qu'il soit possible de donner une meilleure preuve de son manque de sincérité.

M. S. HUGHES: Au lieu de faire des insinuations, l'honorable député se rendrait plus utile s'il s'employait à consulter les archives pour voir s'il y a, dans sa province, quelques personnes qui ont droit à la gratification. Il n'a pas été prouvé que les volontaires de l'île du Prince-Edouard avaient droit à la prime. Si l'honorable député veut fournir la preuve qu'un seul volontaire de l'île du Prince-Edouard ait été appelé en service actif, je déposerai immédiatement un nouveeau bill.

M. J. J. HUGHES: J'ai produit cette preuve ce soir même. Il y en a beaucoup d'autres que je pourrais produire, mais le ministre ne veut pas en prendre connaissance.

M. S. HUGHES: Je n'accorderai certainement pas la gratification pour de simples exercices annuels.

M. J. J. HUGHES: Ce n'était pas de simples exercices annuels; il s'agissait de manœuvres spéciales, pour un objet défini. Quelle meilleure preuve le ministre exige-t-il?

M. S. HUGHES: Je ne crois pas que l'honorable député soit bon juge dans l'affaire.

M. J. J. HUGHES: Je puis n'être pas bon juge de ce que pense le ministre, car ses idées et ses actes sont parfois étranges. Entre autres choses, pour un ministre de la couronne, il manque de courtoisie et de dignité.

L'honorable député d'Annapolis dit que j'ai voté contre la résolution de l'honorable député de Jacques-Cartier, en 1906. Il a été démontré, au delà de tout doute, que cette résolution, dans l'intention de son auteur, ne devait pas s'appliquer aux Provinces maritimes et encore moins à l'île du Prince-Edouard. J'ai eu raison de voter contre cette résolution; je voterais de la même manière, si une résolution semblable était présentée ce soir et j'ai raison de voter contre la résolution que nous discutons en ce moment, parce qu'elle ne rend pas justice à ma province.

L'honorable député de Queen (I. P.-E.), un partisan du Gouvernement, a fait une proposition bien raisonnable au ministre de la Milice, mais ce dernier n'a pas voulu l'accepter. Je répète qu'il est évident que dans cette affaire le Gouvernement ne veut pas rendre justice à l'île du Prince-Edouard, et ses amis qui sont aujourd'hui au pouvoir continuent à se montrer injustes envers ma province. Ils ne veulent distribuer cet argent que dans les comtés où ils espèrent en retirer des avantages, ils prennent l'argent de tous les contribuables pour acheter les suffrages de quelques-uns.

M. S. HUGHES: L'honorable député de King voudrait que des concessions fussent faites à l'île du Prince-Edouard.

M. J. J. HUGHES: Je ne veux pas de concessions; je demande justice.

M. S. HUGHES: Mon honorable ami voudrait-il que toutes les autres provinces fussent traitées de la même manière? Demande-t-il que tous ceux qui ont fait l'exercice, durant cette période, aient droit à la gratification?

M. J. J. HUGHES: C'est exactement ce que le ministre fait dans les autres provinces; je demande que l'île du Prince-Edouard soit traitée de la même manière.

Les hommes de l'île du Prince-Edouard ont été entraînés spécialement à cette fin; ils ne pouvaient pas faire plus et il n'a pas été fait plus dans les autres provinces. Je crois que cela mérite certaine considération.

M. MIDDLEBRO: Trois ou quatre compagnies dans mon comté, et des douzaines dans les districts voisins sont allées jusqu'à 50 milles pour faire des exercices militaires, de 1866 à 1870, et on ne leur accorde rien par cette loi.

M. CARVELL : Je n'ai rien à retirer de ce que j'ai dit ce soir sur ce sujet. Je n'accuse pas 15,000 personnes de la Nouvelle-Ecosse de se parjurer; j'ai trop de respect pour les allégués que je fais et pour les gens de la Nouvelle-Ecosse pour dire cela. Mais je ne crois pas que dans cette province de la Nouvelle-Ecosse il y ait aujourd'hui 15,000 personnes qui aient été réellement appelées sous les armes en mars, 1866, afin de repousser l'invasion. Il n'y a pas de sens commun à croire que plus de 25 pour 100 des personnes qui appartenaient à la milice de la Nouvelle-Ecosse, il y a 48 ans, qui devaient alors avoir de 18 à 25 ans, soient encore en vie aujourd'hui. J'ai dit que c'était un scandale; je le répète, et le seul homme que je blâme, c'est le ministre. Je ne blâme pas les députés de la Nouvelle-Ecosse pour avoir déterré une vieille proclamation sur laquelle le ministre s'appuie aujourd'hui; c'est leur affaire.

Quand le ministre tente de s'abriter derrière des jeux de mots comme il l'a fait ce soir en disant au député de King: je ne paierai pas l'homme qui a s'est rendu aux manœuvres annuelles, mais je paierai l'homme qui a été envoyé en avant; il sait qu'il joue sur les mots, et prête son concours à ce scandale. Il l'a admis par sa propre interprétation de cette clause, quand je l'ai défié, en 1912, et lui ai dit qu'il y aurait du trouble au sujet de cette pension et de ceux qui avaient été appelés sous les armes; le ministre a donné sa propre interprétation qui, je l'admets, était très raisonnable. Mais même alors je pouvais voir les difficultés qui s'amoncelaient. Le ministre a dit alors que l'homme qui avait été appelé sous les armes en vertu de l'acte comme il l'interprétait, était l'homme qui, de fait, avait pris les armes et était allé à la rencontre de l'ennemi, et non l'homme qui a fait les manœuvres annuelles.

Le ministre a eu cette opinion pendant un an. J'ignore ce qui l'a fait changer, mais il a changé, et maintenant nous découvrons que chaque homme dans la province de la Nouvelle-Ecosse est en état de prouver que son nom apparaissait sur la liste de paie, qu'il avait seize ans, et qu'il a droit à cette prime. Mon but en soulevant cette discussion était de savoir si le ministre ne consentirait pas à abandonner cette interprétation déraisonnable qu'il fait du statut, et s'il n'y consentait pas, de m'efforcer de le faire changer d'opinion et de le ramener au bon sens.

L'honorable député de Grey-nord a soulevé une question avec un certain mérite. Il a dit qu'il a dans son comté deux ou trois régiments et un grand nombre de personnes qui ont fait une marche de cinquante milles, et se sont rendus jusqu'au lac, c'est-à-dire jusqu'à la frontière, dans le but de repousser l'invasion, comme a fait mon père et comme des milliers d'autres l'ont fait dans le Nouveau-Brunswick. Mais le ministre dit: Je n'ai jamais pu découvrir une proclamation appelant sous les armes les troupes d'Ontario ou de Québec. Pourquoi le ministre ne peut-il pas être raisonnable?

M. S. HUGHES: Le ministre n'a rien dit de la sorte.

M. CARVELL: J'ai écrit ses paroles dans le temps: Je n'ai pas encore vu un ordre pour Ontario et Québec.

M. S. HUGHES: L'honorable député devrait être honnête et franc et suivre son idée. Il dit que j'ai donné cela comme raison pour ne pas reconnaître ces hommes. Il sait qu'il est déloyal et que je n'ai rien dit de tel.

M. CARVELL: Mon honorable ami n'a pas besoin de s'indigner; cela ne peut lui faire de bien.

M. S. HUGHES: J'entends que l'honorable député soit honnête quand il m'adresse la parole.

M. CARVELL: Mon honorable ami ferait aussi bien de ne pas s'échauffer, parce que je puis rester ici aussi longtemps que lui, et il n'a pas besoin de s'indigner. Mon honorable ami a trois ou quatre mesures à présenter devant cette Chambre, et je lui recommande de rester froid. Quand mon honorable ami présentera des mesures de cette sorte, il peut s'attendre à de la critique.

M. S. HUGHES: Je veux une critique honnête.

M. CARVELL: Et vous l'aurez; vous aurez toutes sortes de critiques et vous méritez tout ce que vous attraperez et encore plus.

M. S. HUGHES: Certainement, d'hommes de votre calibre.

M. CARVELL: Je parlais de l'attitude prise par l'honorable député de Grey-nord. C'est une attitude raisonnable. Le ministre dit: Je n'ai pas encore vu un ordre pour Ontario ou Québec, et la seule conclusion à laquelle je puis en arriver, d'après sa déclaration, c'est que, parce qu'il n'a pas encore vu l'ordre que ces troupes avaient de prendre les armes en masse, il ne peut reconnaître les troupes d'Ontario, de Québec et du Nouveau-Brunswick comme il reconnaît celles de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que c'est une conclusion illogique et si mon honorable ami voulait ne pas prendre feu parce qu'il est un peu tard, nous n'aurions pas une exhibition de mauvaise humeur comme celle que nous avons eue il y a quelques minutes.

M. HUGHES: Je remarque que l'honorable député de Carleton est passablement refroidi, maintenant.

M. CARVELL: Non, le député de Carleton ne perd pas son sang-froid et il peut généralement suivre son texte. J'ai dans le Nouveau-Brunswick plusieurs cas semblables à celui qui a été mis de l'avant par le député de Grey-nord. J'ai écrit au ministre au sujet de quatre hommes dans le comté de Charlotte. Je lui ai envoyé la correspondance. Il y a un homme qui s'appelle Milliken qui était sur les lieux, à quelques milles de l'endroit où l'invasion s'est faite, à Saint-George. C'est un de ceux qui ont monté la garde jour et nuit pendant un mois, appartenant à la compagnie n° 3 des Home Guards. Ils avaient reçu leurs armes et accoutrements de Frederickton, capitale de la province. Ils avaient été appelés sous les armes par le colonel Wetmore qui était dans le temps à la tête de la milice de cette partie du Nouveau-Brunswick. Ces hommes ont été appelés sous les armes par quelqu'un, il est vrai, pas par une proclamation du gouverneur, et des hommes de Grey-Nord, dont on a parlé, avaient été appelés sous les armes par quelqu'un, peut-être pas par le gouverneur de la province. Certainement que mon honorable ami peut être assez large de vues, certainement qu'il peut voir la justice de cette prétention, et qu'il va amender sa résolution. La chose est en son pouvoir maintenant. Elle ne passera pas ce soir; il aura le temps d'y songer et d'en rêver et certes il pourra l'amender et nous présenter un bill raisonnable. Je ne fais pas de plaidoyer; j'ai toujours prétendu qu'un homme ne devrait pas être payé pour défendre son foyer. C'est ce que je prétends encore ce soir.

Mais mon honorable ami, pour des raisons politiques et rien autre chose, vient nous présenter un bill comme celui-ci et immédiatement je prends l'attitude du député de King et je dis que toutes les parties du Canada doivent avoir le même traitement, et doivent être traitées avec loyauté. Si mon honorable ami vient nous dire que, à cause de l'exhumation d'un vieux document dans les archives de la ville de Halifax, les volontaires de la Nouvelle-Ecosse ont droit à cet argent, sur une technicalité, certes, mon honorable ami devrait être assez homme pour amender sa loi; s'il ne veut réduire les réclamations de la Nouvelle-Ecosse, qu'il soit aussi généreux avec les autres provinces. S'il ne peut toutes les mettre sur le même niveau, qu'il fasse des diminutions, et qu'il nous présente quelque chose de raisonnable.

Prenez les hommes mentionnés par l'honorable député de Grey-nord. Prenez les hommes dont j'ai parlé, ceux de Charlotte, dans le Nouveau-Brunswick, et ceux des autres endroits qui ont été virtuellement appelés sous les armes, je ne dis pas par le Gouvernement, mais par quelqu'un en commandement, le colonel Wetmore, le premier officier militaire de cette partie du Nouveau-Brunswick. Ces hommes qui ont été appelés sous les armes, qui sont allés en avant, qui se sont conformés à toutes les technicalités et la définition donnée par le ministre quand le bill a été présenté, il y a deux ans. Certainement, mon honorable ami doit être assez magnanime pour amender son bill de manière à ne pas laisser de côté ces hommes qui réellement devraient, de par le sens commun et l'honnêteté, être compris dans ce bill, au lieu de s'en tenir à cette mauvaise interprétation qu'il veut nous imposer. Je me crois justifiable de dire, vu ce qui s'est passé ce soir, vu la déclaration du député d'Annapolis, qu'ils ne savaient rien de tout cela un an après que le bill a été passé, jusqu'à ce qu'ils aient découvert cette vieille proclamation, vu tout cela, le ministre devrait se présenter devant la Chambre avec une mesure raisonnable, donnant une prime aux personnes qui y ont des droits, mettant tout le monde et toutes les provinces sur un pied d'égalité, afin de faire adopter le bill et mettre fin à ce débat. Je ne crois pas que le ministre devrait plastronner parce que des critiques amères sont faites sur cette mesure et je ne crois pas que les honorables députés d'Ontario-nord, de King et d'Al-

bert l'aient grandement aidé en essayant de me lancer des pierres, parce que je ne m'en occupe pas et, comme je l'ai déjà dit, je reviens toujours et je dis ce que j'ai à dire, à la fin. Je crois que j'énonce au ministre une proposition juste et raisonnable. Je lui demande seulement de changer sa loi, de la rendre raisonnable et de l'appliquer à toutes les parties du Canada.

M. S. HUGHES: Je connais le cas de ces quatre hommes. Je les ai étudiés. Ils ont certainement pris les armes volontairement, comme des milliers d'autres dans le comté d'où je viens, ils ont pris part aux exercices, mais je n'ai pas encore vu un ordre du colonel Wetmore les appelant sous les armes. Si ces hommes peuvent produire cet ordre, je serai heureux de le voir. Nous avons étudié ce cas aussi attentivement que possible. Nous avons mis des hommes à étudier chaque cas; les officiers en charge ont fait de leur mieux pour retracer chaque cas.

M. CARVELL: Ici, encore, je prétends que mon honorable ami n'est pas raisonnable. Un de ces quatre hommes n'est rien moins que le sénateur Gillmor, qui est encore vivant et en bonne santé.

Tous ces gens ont produit des affidavit, mais le sénateur Gillmor ne veut pas les $100 et partage les mêmes vues que moi. Quelle meilleure preuve demande mon honorable ami?

M. S. HUGHES: Je ne suis pas tout le conseil.

M. CARVELL: Faites alors une loi qui s'y conforme; faites cette loi juste.

M. MACDONALD: Je crois que chacun des honorables messieurs sera d'avis comme moi que cette résolution pourrait se discuter plus efficacement au grand jour.

M. S. HUGHES: A la 2e lecture.

M. MACDONALD: Mon honorable ami fera-t-il le changement en 1914?

M. SAM HUGHES: Oui.

M. McKENZIE: Il y a eu une si violente attaque contre les députés de la Nouvelle-Ecosse par l'honorable député désigné par le ministre...

M. S. HUGHES: Il peut maintenant se lever lui-même.

M. McKENZIE: Quand le ministre a une mesure quelconque à présenter devant la Chambre, s'il a à dire aux députés de ce côté-ci de la Chambre quelque chose dans le genre de ce qui nous a été servi ce soir, il conviendrait mieux et il serait plus brave pour lui, si je puis ainsi m'exprimer, de le dire lui-même, au lieu de se servir du député d'Annapolis comme d'un porte-voix de ses élucubrations.

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. McKENZIE: Je crois que le ministre pourrait parfaitement bien se dispenser de ce porte-voix la prochaine fois qu'il devra faire passer une résolution. Je dois dire que je ne saurais complimenter l'honorable député d'Annapolis sur la manière avec laquelle il emploie les Saintes Ecritures. Il peut s'y connaître en certaines choses désagréableset autres choses de ce genre, mais quand il passe dans le royaume de Moïse et des prophètes, je crains qu'il ne se trouve en terrain inconnu. Il est certaines choses que nous devrions observer tous. Je ne fais pas allusion en ce moment particulièrement au député d'Annapolis.

Quand un véritable coquin parcours le pays, la nature l'empêche d'y semer la dévastation en le marquant au front d'un signe qui met le peuple en garde: Voilà une canaille; méfiez-vous!

M. DAVIDSON: Je n'ai pas à craindre la comparaison avec l'honorable député.

M. McKENZIE: Le Seigneur a mis sur la figure de l'honorable député d'Annapolis un signe qui signifie: il vous est défendu de toucher au livre des Saintes Ecritures; pour vous, ce livre est fermé; vous ne sauriez toucher les Sept Sceaux. L'honorable député d'Annapolis a démontré ce soir que le Livre saint est pour lui un livre scellé dont il ne connaît rien du tout. Il a fait une comparaison des plus malheureuses, il s'est placé à la place de l'homme riche possédant pour lui tout le pouvoir et à parlé de nous, pauvres diables de ce côté-ci de la Chambre, comme de Lazare. Peut-être y a-t-il quelque vérité dans cette comparaison; le pauvre Lazare s'étant fait lécher par un chien. Mon honorable ami ne voudra peut-être pas s'appliquer cette partie des Ecritures. Il y a aussi un autre point; le mauvais riche a traversé la dissolution du tabernacle et, tombé dans l'enfer, il a levé les yeux en haut. L'honorable député d'Annapolis désire-t-il s'appliquer cette partie des Ecritures? J'espère qu'il retournera chez lui et fera ses prières avant de disparaître dans un charriot de feu sentant le soufre. C'est un vaudeville à très bon marché que nous a donné l'honorable député d'Annapolis. Je suppose que le ministre lui a fait faire une répétition avant de l'accepter, exactement comme on fait répéter les ac-

teurs avant de les laisser monter sur la scène. Je crois qu'il a répété devant le ministre. Il existe l'histoire d'une certaine demoiselle qui a donné une représentation devant le roi, lequel lui promit tout ce qu'elle voulut, jusqu'à la moitié de son royaume. Je suppose que le ministre a fait donner une représentation devant lui par cet homme avant de lui confier la tâche d'insulter les députés de ce côté-ci de la Chambre. Si c'est vrai, je ne saurais le complimenter sur son jugement quand il a donné cette tâche au député d'Annapolis.

Il y a, de l'autre côté de la Chambre, plusieurs honorables députés qui auraient pu s'acquitter de cette tâche avec beaucoup plus d'effet et dont la parole pourrait être acceptée dans ce pays avec quelque degré de croyance et de poids. Le ministre trouvera que les défauts de l'homme qu'il a choisi sont quelque chose dans le genre des défauts de ce cheval du Français. Un Français venait d'échanger un cheval. Une fois l'échange fini, il dit: "Maintenant que nous avons échangé, je peux bien vous avouer que ce cheval a deux défauts." Oui, quels sont-ils? "Eh bien, dit le Français, quand vous le laissez échapper, il est bien difficile à ratrapper et quand vous le ratrappez, il ne vaut pas le diable."

Quelques DEPUTES: A l'ordre! à l'ordre!

M. McKENZIE: Il a peut-être été difficile pour le ministre de trouver un individu qui jouerait le rôle de porte-voix mais, une fois qu'il en a trouvé un, on découvre que cet homme ressemble au cheval du Français. Si l'honorable député d'Annapolis croyait se faire du capital aux dépens des députés de la Nouvelle-Ecosse par sa représentation, il se trompe grandement. Pour ma part—et je ne suis que le moindre des honorables députés de la Nouvelle-Ecosse—je ne crains nullement aucune attaque que l'honorable député d'Annapolis pourra faire contre moi dans la partie est de la Nouvelle-Ecosse ou dans le comté que je représente. Quant à ce qui s'est passé dans ce Parlement en 1906, je me vois forcé de plaider ignorance, car je n'étais pas ici. Je suis entré au Parlement pour la première fois en 1904 et j'ai donné ma démission au début de 1906, puis j'y suis revenu de nouveau en 1908. Ainsi donc, ce qui a pu arriver en 1906 ne m'est aucunement imputable. Mais si j'eusse été ici lorsque la résolution fut adoptée, puisque la résolution ne se rapportait qu'à Ontario et Québec, et ne donnait aucun avantage à la Nouvelle-Ecosse, j'aurais enregistré mon vote contre. La même résolution exactement fut répétée lorsque j'étais ici en 1911, et pour deux raisons, j'ai voté contre: premièrement, parce qu'elle était présentée comme vote de non-confiance et, deuxièmement, parce qu'elle était exactement semblable à la résolution déposée en 1906, mentionnant particulièrement un octroi de terres; les gens de la Nouvelle-Ecosse ne pouvaient alors aller dans l'Ouest, et dans ces conditions, l'octroi de terres ne pouvait être d'aucun avantage pour eux. Je déclare donc qu'en vue de ce qui fut compris dans les résolutions de 1906 et 1911, elles ne pouvaient donner d'avantages aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse, et nous n'avons pas péché en votant contre. Depuis lors, la mesure qui a pour but de payer $100 fut soumise au Parlement, et je lui ai donné mon plein appui. Le 28 mars 1912, j'ai fait les observations qui suivent:

> Je demanderais au ministre s'il est une définition claire de ce qu'on entend par volontaire? Je crois que lorsque les hommes ont été appelés et sont allés au camp, et furent prêts à aller au combat, ils devraient être considérés comme volontaires. Tout homme qui est allé au camp à cause de ce soulèvement, et qui était prêt au service actif, devrait être appelé volontaire. Etant sortis et allés au camp, même s'il n'était pas nécessaire d'aller au combat, je crois même qu'ils devraient encore être reconnus.

C'est là le point de vue où je me plaçai, et où je me place maintenant; je n'ai jamais vu qu'on ait envoyé des lettres telles que celles que l'honorable député d'Annapolis a lues. J'ai essayé d'aider les gens de mon comté dans la présentation de leurs demandes au département. J'en ai aidé des centaines, et je les aiderai encore. Plusieurs petites fautes étaient faites par le département, pour lesquelles je ne les blâme pas, à cause de la ressemblance dans des noms tels que Macdonald, Mackenzie et Campbell, et pour d'autres raisons. Le député d'un comté peut rendre des services en corrigeant des fautes qui peuvent être faites. A titre de représentant des électeurs de mon comté, j'ai essayé de leur aider de cette manière. Plusieurs donnaient de mauvaises adresses, ou des fautes étaient faites parce que les adresses étaient mauvaises. Des chèques étaient retenus par le département des Finances parce qu'ils ne portaient pas les bonnes adresses. J'ai arrangé plusieurs de ces affaires. Si l'honorable député d'Annapolis croit que c'est une action répréhensible de ma part d'aider un vieux monsieur de mon comté à obtenir son chèque, je ne suis pas de son avis, parce que je crois qu'il est de mon devoir de l'aider le plus tôt possible. C'est là ce que je fais. Tout député a de ces devoirs à remplir, et je crois qu'il les remplit. L'honorable

député d'Annapolis, à l'instigation du ministre, je crois, s'avance, entre dans une fureur, et essaye de soulever toute la Chambre et de nous rapetisser, nous de la Nouvelle-Ecosse, parce que nous essayons d'aider les vétérans de nos comtés respectifs à obtenir le don que le ministre a été assez bon de leur accorder. Cela ne devrait pas être une question politique. Ce ne devrait pas être amené dans la politique. Je ne crois pas qu'on ait le droit d'essayer d'en faire une question politique. Je ne parle pas de ce que nous aurions pu faire, mais nous ne devons pas être occupés de ce que nous aurions pu faire avant que nous l'ayons fait. Cela n'est pas une question politique, mais le fait de reconnaître des actes méritoires accomplis par des citoyens patriotiques il y a quarante ou cinquante ans. Lorsque l'honorable député d'Annapolis se mit en fureur, et essaya d'en faire un capital politique, il dédaigna toutes les considérations plus élevées que ce don du ministre comprend. Il est d'autres choses dont nous pourrons parler plus tard. Il me fait de la peine de voir que ce don du ministre et du Gouvernement fut employé de la manière la plus vile dans toutes les élections de la Nouvelle-Ecosse, depuis celles de la petite ville jusqu'aux plus hautes, on s'en sert pour corrompre. J'ose croire que telle n'était pas l'intention du ministre et je suis certain qu'il ferait bien d'essayer d'y mettre fin le plus tôt possible.

Je fais ces observations afin que le hansard ne paraisse pas ce matin avec les paroles fulgurantes de l'assistant sous-ministre de la Milice, de l'honorable député d'Annapolis, et sans réponse de ma part défendant l'attitude que j'ai prise.

M. MACDONALD: Je comprends que le ministre a consenti à mettre 1914 au lieu de 1915 dans la deuxième ligne de la résolution, et au lieu de "à chaque volontaire vivant à la date de l'adoption de la loi basée sur la dite résolution," je propose que le ministre mette "à chaque volontaire vivant à la date du 1er avril 1912." Cette résolution est la continuation de la loi de 1912, chapitre 53, et les mots y sont: "Chaque volontaire vivant lors de l'adoption de cette loi, qui était le 1er avril 1912." Si le ministre voulait faire ce changement, la dernière partie de la résolution s'accorderait alors avec celle qui autorise le paiement de la prime aux veuves de volontaires vivant à cette date. Les derniers mots de la résolution seraient alors ainsi conçus: "Et auxquels aucune prime n'a été antérieurement payée en vertu d'aucune autre loi." Ces mots ne sont pas dans le chapitre 53, et je ne sais pas si c'est à propos. Je proposerais s'il n'y eût aucune objection à ce que cette résolution soit adoptée, que le ministre ferait bien de rédiger sa loi de façon à y mettre clairement toutes mes propositions.

M. HUGHES: Je vais lire deux articles du projet de loi. Les deux premiers sont semblables à ceux de la loi précédente. L'article 3 dit:

Le Gouverneur en conseil peut en tout temps avant le 31 décembre 1915.

Nous mettrons 1914.

...accorder la somme de cent dollars à tout volontaire vivant à la date de l'adoption de cette loi.

M. MACDONALD: Ils doivent être vivants à la date du 1er avril 1912.

M. HUGHES: Pour être vivants aujourd'hui il faut qu'ils aient été en vie alors. L'article 4 se lit:

Le Gouverneur en conseil peut en tout temps avant le 31 décembre 1915.

Nous mettrons 1914.

M. EDWARDS: Est-ce que cela est convenu? Pour ma part, je ne m'accorde pas avec l'honorable député de Pictou sur ce point.

M. HUGHES: Nous pourrons débattre cela lors de la deuxième lecture.

Le Gouverneur général en conseil peut, en tout temps avant le 31 décembre 1915, accorder la somme de cent dollars à la veuve, ou s'il n'y a pas de veuve, aux représentants légaux, de chaque volontaire vivant à la date du 1er avril 1912, et auquel, en raison de ses services de volontaire, aucune prime n'a été antérieurement payée en vertu d'aucune autre loi, ou en vertu de la loi accordant une prime aux volontaires dans la campagne contre les fénians.

Le but est d'empêcher tous les tracas des procédures de la loi des tutelles.

M. MACDONALD: Le ministre a distinctement consenti dans le cours de la soirée à mettre 1914, et cela a été éliminé de la discussion. Je parle principalement pour les volontaires de notre province, parce que toutes les demandes ont été présentées. S'il y en a qui ne sont pas encore présentées, un délai peut être accordé, mais à notre point de vue, et je crois dans l'intérêt de tout le pays, il est désirable que la question soit réglée le plus tôt possible. La discussion s'est faite sur l'assurance que le ministre nous a donnée au commencement de la soirée.

M. EDWARDS: Je ne l'entends pas de cette façon.

(Il est fait rapport de la résolution qui est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. S. HUGHES demande à déposer un bill (n° 176) apportant de nouvelles dispositions relativement aux primes aux volontaires qui ont servi dans la campagne contre les fénians.

La motion est adoptée et le bill lu une 1re fois.

(Sur motion de M. Rogers la séance est levée à trois heures moins cinq minutes du matin, jeudi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 7 mai 1914.

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

DEPOT DE PIECES RELATIVES AU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

Le très hon. M. BORDEN: Je demande à mettre sur le bureau les papiers suivants:

1. Copie de l'acte de fiducie en date du 14 octobre 1911, passé entre la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, la Guardian Trust Company, Limited, la British Empire Trust Company, Limited, et Sa Majesté le roi.

2. Liste des compagnies dont l'émission totale des actions est possédée par la Canadian Northern Railway Company; une liste des compagnies dont le total des actions émises doit être transféré à la Canadian Northern Railway Company; et une liste des compagnies dont la majorité des actions est transportée à la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord.

3. Autres états relatifs à la situation financière du réseau du Nord-Canadien.

4. Correspondance et télégrammes reçues des premiers ministres des provinces de la Nouvelle-Ecosse, de la Colombie-Anglaise, de l'Alberta, et du premier ministre intérimaire de la Saskatchewan, en ce qui concerne l'aide à accorder au réseau du Nord-Canadien.

[M. Macdonald.]

Je déposerai en même temps trois copies du second rapport des comptables que le Gouvernement a employés à la vérification de certaines affaires du Nord-Canadien et des compagnies qui s'y rattachent.

Il y a aussi d'autres copies de papiers déjà déposés que je mets sur le bureau pour la commodité de la députation.

Un état du capital-actions des compagnies mentionnées dans la première annexe, et des actions qu'elles ont émises;

Des copies additionnelles du rapport des ingénieurs touchant l'estimation des frais à faire pour amélioration;

D'autres copies de la correspondance, comprenant la demande officielle et un état donnant le détail des gains de capital et des frais de construction;

Deux nouvelles copies du premier rapport des comptables, lequel a été déposé hier sur le bureau;

Deux nouvelles copies du second rapport des comptables.

Tout cela n'est guère ordonné systématiquement, mais le greffier voudra bien voir à ce qu'il y soit mis de l'ordre.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce que cela complète les renseignements que le Gouvernement doit déposer à l'égard de cette affaire, ou restera-t-il encore quelque chose à mettre devant la Chambre?

M. BORDEN: Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a parlé d'un acte de fiducie du 28 décembre 1913. Il m'a été impossible d'obtenir des informations là-dessus.

M. BORDEN: Je dépose en outre sur le bureau de la Chambre la correspondance à laquelle j'ai fait allusion tantôt, comprenant une dépêche du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, une autre du premier ministre de la Colombie-Anglaise, un câblogramme du premier ministre de l'Alberta et une lettre du premier ministre par intérim de la Saskatchewan, le tout se rapportant à la proposition relative au Nord-Canadien.

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES COMPAGNIES.

L'hon. LOUIS CODERRE (secrétaire d'Etat) demande à déposer un projet de loi (bill n° 177), tendant à modifier la loi sur les compagnies.

—Ce projet de loi a pour objet d'apporter à la loi des compagnies certaines

modifications jugées nécessaires. L'article 2 porte que les compagnies autorisées en vertu de cette loi pourront émettre des certificats d'actions, et l'article 3, que les compagnies pourront consentir à l'émission d'obligations jusqu'à concurrence de $100.

Nombre de personnes intéressées à obtenir des pays d'Europe des fonds à employer dans des entreprises canadiennes nous ont assurés que le pouvoir d'émettre des obligations pour de faibles sommes serait un moyen d'obtenir des fonds plus considérables à placer. Il est en outre décrété que les compagnies auront le pouvoir d'émettre des obligations une seconde fois. Ce sont là les principales dispositions du projet de modification de la loi sur les compagnies.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES PRISONS ET MAISONS DE REFORME.

L'hon. J. C. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 178), tendant à modifier la loi sur les prisons et maisons de réforme.

—L'objet de ce bill est simplement de substituer le mot "Truro" au mot "Halifax", afin d'indiquer la situation de la maison de réforme de la Nouvelle-Ecosse, laquelle a été transférée d'Halifax à Truro.

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

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LE CODE CRIMINEL.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) demande à déposer un projet de loi (bill n° 179), tendant à modifier le Code criminel.

—L'objet de ce bill est de faire que ce soit un délit de publier ou faire publier sciemment toute fausse déclaration tendant à faciliter la vente d'un immeuble. Il nous a été représenté que des abus nombreux se commettaient à l'aide de ces annonces trompeuses, surtout en ce qui concerne la vente d'immeubles. La loi naturellement n'entend pas aller plus loin que de rendre délictueux le fait d'une déclaration qui serait fausse à la connaissance de la personne qui la publie ou la fait publier.

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

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont indiquées par un astérisque).

BUREAU DE POSTE DE MELVILLE.

M. MACNUTT demande:

1. Relativement à la question n° 9 du 30 avril, quelles étaient les autres personnes mentionnées dans le paragraphe 2 de la réponse faite par le ministre des Postes?
2. Quelle mesure le département des Travaux publics a-t-il prise ou se propose-t-il de prendre, et quelle réponse a été faite aux demandes sur le même sujet référées à ce département?

M. ROGERS: Ni requête ni pétition n'a été reçue directement par le département des Travaux publics. Aucune mesure ne sera prise, du moins pour le moment.

OUTILLAGE DU PORT DE QUEBEC.

M. LEMIEUX demande:

Quel était l'écart entre les soumissions les plus basses des maisons canadiennes et des maisons anglaises respectivement, pour la fourniture du matériel indiqué ci-après obtenu hors frontière et destiné à l'usage de la commission du port de Québec: grue, drague, élévateur à grain flottant, bateau de service?

M. HAZEN:

a) La soumission anglaise pour la grue était de $16,533 moindre que la canadienne.

b) Aucune maison canadienne n'a été invitée à soumissionner pour la drague.

c) Pour l'élévateur à grain flottant, des offres n'ont été reçues que pour le mécanisme d'élévation. Il n'a pas été reçu de soumission canadienne pour le matériel.

d) Aucune offre d'un bateau de service convenable n'a été reçue d'une maison canadienne; il n'a été offert que des bateaux d'occasion.

QUAI DE POINTE-FORTUNE.

*M. BOYER demande:

1. Quelle somme totale a été dépensée pour réparations au quai de Pointe-Fortune?
2. Qui avait l'entreprise de ces travaux?
3. Qui en eu la surveillance?
4. Quel était le salaire du contremaître et le nombre de jours de travail et le montant total qui lui a été payé?
5. Quels sont les noms, le nombre de jours et le montant payé à chacune des autres personnes qui ont travaillé à ces réparations ainsi que les charretiers? Leur salaire quotidien?

6. Quels ont été les fournisseurs des matériaux, quels sont le montant et le caractère de chacun de leurs comptes?

M. ROGERS:

1. En 1912-1913, $244.79; en 1913-1914, $996.94; $1,241.73.

2. En régie.

3. Sous la surveillance de l'ingénieur régional Michaud.

4. George Lalonde, 1912-1913, 18 jours à $3, $54; 1913-1914, 26 jours à $3, $78; $132.

5. 1912-1913, Edmond D. Séguin, charpentier, 18 jours à $2, $36: Alfred Dubois, charpentier, 17 jours à $2, $34; J.-B. Campeau, journalier, 9 jours à $1.50, $13.50; Omer Lalonde, charretier, 9 jours à $2.50, $22.50; $106.

1913-1914, Joseph Champagne, charpentier, 26 jours à $2.50, $65; O. Campeau, 25 jours à $2.50, $62.50; A. Bertrand, 17 jours à $2.50, $42.50; O. Roy, 25 jours à $2.50, $62.50; M. Roy, 20 jours à $2.50, $50; A. Gauthier, 13 jours à $2.25, $29.25; E. Lauzon, 24 jours à $2, $48; J. Fournier, 22 jours à $2, $44; L. Gilardeau, 10 jours à $2, $20; M. Désormeau, 11 jours à $2, $22; D. Campeau, journalier, 24 jours à $1.50, $36; O. Boileau, journalier, 13 jours à $1.50, $19.50: $501.25.

6. 1912-1913, The Grier Timber Company, bois, $11.44; The Ottawa River Navigation Company, frais de transport, $4; Alphonse Dugas, forge, $3.85; George Lalonde, sr, quincaillerie, $6; George Dansereau, bois, $59.50; $84.79.

1913-1914, T. Humsley, pierre, $44.25; B. Fournier, charrois, $21; Alphonse Dugas, forge, $9.75; Omer Lalonde, quincaillerie et gravier, $94.20; S. Cole, bois, $213.69; S. Cole, pierre, $15; George Dansereau, bois, $19.80; $417.69.

CHAMP DE TIR DE VICTORIA.

M. SINCLAIR demande:

1. Le Gouvernement fait-il établir un champ de tir à la cible dans le voisinage de Victoria (C.-A.)?

2. Dans l'affirmative, quelle est la superficie du terrain acheté à cette fin, et quel est le prix d'achat?

3. De qui le terrain a-t-il été acheté, et à quelle date?

M. SAM. HUGHES:

1. On se propose d'établir un nouveau champ de tir à proximité de Victoria (C.-A.), et le terrain a été défriché en vue de commencer les travaux.

2. Une superficie de 442.28 acres a été acquise jusqu'à cette date, moyennant la somme de $101,423 (y compris le service de l'intérêt au montant de $3,451).

[M. Boyer.]

3. De Ronald A. C. Grant, Arthur Lineham et Eleanor Lineham. L'achat a été conclu le 26 février 1913.

INGENIEUR DE L'ILE DE VANCOUVER.

M. SINCLAIR demande:

1. J. S. Maclachlan est-il l'ingénieur local dans l'île de Vancouver pour le ministère des Travaux publics?

2. Dans l'affirmative, quels sont ses appointements? Dans la négative, quand a-t-il cessé d'agir en cette qualité, et quel est son emploi actuel?

3. M. Garnet Hughes est-il employé par le Gouvernement dans l'île de Vancouver?

4. Dans l'affirmative, en quelle qualité et quels sont ses appointements?

M. ROGERS:

1. Non.

2. Ils sont de $3,000 par année; le 9 avril 1914, nommé ingénieur surveillant des travaux au port de Victoria.

3. Oui.

4. Ingénieur régional pour l'île de Vancouver, aux appointements de $3,000 par année.

ACCIDENT MARITIME A QUEBEC.

M. MARCIL : Le ministre de la Marine et des Pêcheries voudra bien me pardonner si je signale à son attention l'accident qui est survenu au steamer "Saturnia" dans le port de Québec. Je reçois une lettre d'une ancienne connaissance, David Taylor, capitaine sur ce navire dans le temps. Depuis vingt et un ans il a été chargé de la conduite des navires remontant le Saint-Laurent. Il affirme dans sa lettre qu'il n'y avait ni bateau-feu, ni bouée placés de manière à indiquer le chenal, comme c'est l'ordinaire. Ce que j'en dis est simplement comme suite à la question posée par l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) relativement à l'enquête au sujet du naufrage, et j'espère qu'il ne sera commis aucune injustice envers le capitaine Taylor.

M. HAZEN : L'enquête a été conduite par le commissaire des sinistres, avec l'aide de deux évaluateurs nautiques. Je compte que le rapport sera déposé demain. Entre temps, je crois comprendre de mon sous-ministre que, de l'avis du capitaine Lindsay et des estimateurs nautiques, l'accident ne s'est nullement produit en conséquence de ce que le bateau-feu n'était pas en position à la Traverse.

M. MARCIL : Le bateau à ce moment était confié aux soins d'un pilote dûment autorisé, Jules Lachance.

M. HAZEN : Vu l'intérêt qui s'attache à ce sinistre, déjà l'honorable député de Rouville s'étant enquis à son sujet, dès que le texte du jugement du commissaire des sinistres me sera parvenu, je le déposerai sur le bureau.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(Présidence de M. Blondin.)

Sir WILFRID LAURIER: Je soulève une question de règlement. Les crédits de la milice n'ont jamais eu préséance sur ceux des frais de gestion, si ce n'est avec l'assentiment des deux côtés de la Chambre. Voilà pourquoi, à mon avis, mon honorable ami n'a pas le droit de nous soumettre les crédits qu'il demande, aujourd'hui; mais comme il a été entendu qu'il le ferait, nous ne nous y opposerons pas.

M. BORDEN: Nous pouvons nous occuper d'autres questions, si vous l'aimez mieux.

Sir WILFRID LAURIER: Pas du tout; il a été entendu que nous examinerions les prévisions budgétaires de la milice aujourd'hui. Le ministre, selon moi, n'a nullement le droit de nous soumettre ses crédits à cette étape-ci de la session, mais d'un autre côté, nous ne voulons pas le priver du privilège de nous faire le discours qu'il est évidemment si désireux de prononcer; de sorte que nous sommes prêts à l'entendre.

L'hon. SAMUEL HUGHES (ministre de la Milice et de la Défense): En deux occasions antérieures, j'ai eu le privilège de soumettre d'avance aux membres du Parlement un état détaillé relativement aux prévisions budgétaires du ministère de la Milice. Afin de me conformer à la coutume que j'ai suivie en ces deux circonstances antérieures, j'ai adressé à chaque député, il y a environ une semaine, un état détaillé de ces crédits, et leur donnant toutes les explications possibles. A mon avis, c'est une question de courtoisie que d'en agir ainsi. Dans le passé, on a souvent accusé le département de la Milice de retarder jusqu'aux derniers jours de la session avant de présenter ses prévisions budgétaires, afin de les faire adopter pour ainsi dire sans discussion. Je dois avouer que je me sens quelque peu nerveux en soumettant à votre examen ces crédits. . .(sourires), vu que nous touchons à la fin d'un siècle de paix entre le Canada et les Etats-Unis. Les colonnes des journaux et l'amosphère en général sont tellement remplies de platitudes au sujet de la paix, que le pauvre homme, qui essaie de maintenir sur un pied d'efficacité les forces militaires de son pays, est considéré comme un mortel sanguinaire, et n'ayant droit à aucune considération. Toutefois, tous ces éloges au sujet de la paix me laissent plus ou moins confiant, lorsque je passe en revue les événements qui ont marqué les premières années de ce siècle de paix. Je constate qu'en dépit de ces appels à la paix, que nous entendons si souvent à l'heure actuelle, les treize premières années du 20e siècle ont été témoins de guerres épouvantables. Nous avons eu la guerre du Sud-Africain, la guerre des Philippines, la guerre de Cuba, la guerre russo-japonaise, la guerre turco-italienne, la gnerre entre le Maroc et la France, la guerre du Somaliland, la guerre des Balkans, la guerre du Mexique, la guerre entre l'Allemagne et le sud-ouest africain, des guerres en Chine et au Thibet, entre les Etats-Unis et Cuba, et à l'heure actuelle, l'invasion du Mexique par les Etats-Unis.

M. LEMIEUX: N'oubliez pas de mentionner la guerre de l'Ulster.

M. SAM. HUGHES: Celle-là n'est pas encore commencée. Mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) surveillera sans doute avec intérêt, mais de loin, les incidents de la guerre de l'Ulster, lorsqu'elle commencera. Je puis faire remarquer en passant à l'honorable député que les citoyens de l'Ulster appartiennent à la même classe que les Américains qui ont suivi Stonewall Jackson. . .

M. DEVLIN: En Virginie?

M. SAM. HUGHES: Oui, en Virginie. Si nos honorables collègues veulent se former une opinion au sujet des qualités militaires des habitants de l'Ulster, qu'ils lisent les exploits qu'a accomplis la division commandée par Stonewall Jackson, durant la guerre civile aux Etats-Unis. Un curieux incident s'est produit dernièrement à propos de la guerre du Mexique. Nous nous sommes plus ou moins intéressés, en notre pays, à l'agitation que l'on fait pour amener le règne de la paix universelle. Il y a à peine quelques années, nous avons vu quelques citoyens distingués des Etats-Unis s'unir à des citoyens en vue du Canada, afin de prêcher la paix du haut des tribunes politiques et de la chaire, à la veille d'une élection, dans le but évident de faire faire un pas en avant à la question du libre-échange entre le Canada et la république américaine. Cette organisation pacifique est

la seule institution des Etats-Unis qui ait approuvé l'invasion du Mexique, à ma connaissance. Avant même que le premier coup de canon n'eût été tiré, cette organisation pacifique a oublié ses principes, et, au lieu de supplier le gouvernement américain de suspendre les hostilités et de soumettre toute l'affaire à un tribunal d'arbitrage, elle adressa imédiatement au président Wilson la dépêche suivante:

Notre ligue est une organisation qui est fortement en faveur de la paix, mais non de la "paix à n'importe quel prix".

Evidemment, la paix à n'importe quel prix, impliquerait la reconnaissance d'un grand principe national, qui aurait pour objet le rélèvement de l'humanité, et je suppose que la question de savoir qui a tiré le premier coup de canon constituerait un "casus belli", digne de l'approbation de cette grande organisation pacifique.

Pour en revenir à notre pays, il n'y a rien qui nous garantisse que le Canada puisse compter sur une ère de paix perpétuelle. Même au Parlement, nous sommes témoins, de temps à autre, d'incidents qui laissent voir que l'esprit humain n'est pas discipliné au point de nous garantir la paix intérieure, bien que la députation se compose de citoyens qui sont censés former l'élite de notre population. Je suis certain que quelques-uns de ces messieurs de l'opposition auront même la hardiesse de critiquer les prévisions budgétaires de la milice, lorsqu'elles seront soumises à leur examen. Regardons un peu ce qui se passe dans nos cours de justice et le nombre de condamnations qui sont prononcées chaque année par les tribunaux de la Puissance du Canada. Dans le cours de l'année 1911-1912 seulement, 113,260 personnes ont été condamnées par les tribunaux du pays. L'administration de la justice au Canada, l'année précédente,—car les statistiques pour l'année dernière n'ont pas encore été publiées,—a coûté un peu plus que l'entretien de toute notre milice. L'administration de la justice a coûté au pays, en 1911-1912, la somme de $9,420,000, soit un peu plus que le coût d'entretien de toutes nos forces militaires. Les rapports des douanes et de l'accise établissent qu'en 1912-1913, les droits de douane sur les boissons enivrantes ont atteint le chiffre de $9,220,600, et les droits d'accise se sont élevés à $11,488,104, soit un total de $20,758,704. Pour les tabacs, notre population a payé $1,551,109 en droits de douane et $9,734,450, en droits d'accise, soit un total de $11,345,559: cela fait donc un grand total de $32,104,263, rien que pour les tabacs et les boissons. Je n'en conclus pas nécessairement que le tabac et la boisson engendrent des criminels, mais ces statistiques sont considérées partout comme des indices assez sûrs du niveau moral d'un peuple. Je pourrais également mentionner les statistiques des grèves, à ce propos, il est inutile d'essayer de déguiser les faits; chacun sait qu'une grève est le commencement de la guerre civile. Des grèves ont éclaté dans toutes les parties du pays, et les troupes ont été appelées sous les armes afin de maintenir l'ordre. A l'heure actuelle, les milices sont encore en service actif, à la Colombie-Anglaise, afin de faire respecter les lois.

M. LEMIEUX: C'est un joli état de choses sous le régime tory.

M. SAM. HUGHES: Je désire faire remarquer à mon honorable ami que la loi et l'ordre sont maintenus sous le régime tory. Toutefois, monsieur l'Orateur, rappelons-nous que, si un siècle a mal débuté, nous pouvons faire en sorte qu'il finisse bien. Le sol doit être préparé pour la paix, de même que pour les pommes de terre, selon l'expression dont s'est servi un Irlandais, un jour. Il faut que les fondations soient profondément établies dans le cœur et l'esprit, non pas d'un peuple, mais de tous les peuples du monde entier, si l'on veut voir régner la paix universelle.

Cette situation n'existe pas encore dans aucun pays, et encore bien moins au Canada. C'est là une situation, comme l'a dit Robbie Burns, qui concerne deux parties.

Personne ne peut jouir de la paix, à moins que son voisin ne lui permette.

Pour amener l'ère de la paix universelle, il faudrait que régnât partout: l'éducation, la culture, la bienveillance, la fermeté, l'empire sur soi-même, l'obéissance,—c'est-à-dire la faculté ou la capacité d'obéir,—l'autorité ou la faculté de commander aux autres, la responsabilité et l'individualité. On pourrait définir la réunion de toutes ces qualités : le triomphe des bons principes du gouvernement humain par la sagesse et la raison. Une autre chose qui pourrait contribuer à amener le règne de la paix universelle, ce serait la connaissance, lorsque deux peuples sont en difficultés, que tous deux descendent d'une race qui est jalouse des droits sacrés dont elle a hérité, qui est prête à recourir à n'importe quels moyens honorables, afin de régler ses différends, mais qui, dans le cas où son adversaire se montrerait arrogant,

injuste, sans honneur ou arbitraire, saurait défendre l'honneur de ses foyers, de sa famille et de son pays, et dont chaque citoyen serait prêt à sacrifié volontairement sa vie, pour la défense de cet héritage sacré. Les qualités qui pourraient donc contribuer essentiellement à l'établissement de la paix universelle, sont: la discipline chez le peuple, l'instruction pour se défendre soi-même, les manœuvres militaires, le tir juste, le mépris de la fatigue et des privations, des cœurs vaillants et des volontés inflexibles; il faut se préparer, posséder des armes, des équipements et des magasins. Le grand avocat de la paix universelle, qui a trouvé une mort héroïque dans les eaux glacées de l'océan. lors du terrible désastre du "Titanic", M. W. T. Stead, a dit:

Lorsqu'une nation en sera arrivée au point où chaque citoyen croira que c'est son devoir et son honneur de s'exercer à la défense de la mère patrie, elle deviendra alors un peuple plus grand, plus sain et plus puissant.

C'est là le but que j'ai en vue, et, à mon sens, le très honorable chef de l'opposition professe la même opinion à ce sujet. Un autre écrivain distingué, le major Stewart L. Murray, a déclaré:

Une grande puissance ne peut échapper à la nécessité de payer en proportion pour sa défense nationale. Ce n'est plus une question de savoir ce que nous voudrions payer. Il s'agit tout simplement de payer, que se soit en vue de préparer la prochaine victoire, ou plus tard, afin d'acquitter l'indemnité de guerre, après la défaite.

Le pays qui se laisse envahir est toujours celui qui a le plus à souffrir de la guerre. D'un autre côté, c'est un fait constaté par l'histoire que le pays qui a d'abord été envahi, finit par l'emporter. Je pourrais vous signaler à ce propos, afin de répondre aux arguments que l'on invoque parfois, que les grands réveils littéraires, les grandes découvertes dans le domaine de l'intelligence, se sont invariablement produits à la suite de guerres sanglantes, qui avaient pour ainsi dire ruiné les pays envahis, sur le moment, mais pour se relever ensuite et atteindre une splendeur littéraire et intellectuelle qu'ils n'avaient jamais entrevue, même dans leurs rêves les plus ambitieux. Exemples: le siècle d'Auguste, la Renaissance, le siècle d'Elizabeth et la Réforme. Ces périodes d'activité intellectuelle ont suivi de près les grandes guerres. M. Harold F. Wyatt dit:

Ce n'est que chez les peuples décadents qu'on découvre que le christianisme est inconciliable avec l'esprit militaire. Tant qu'une nation est vigoureuse, que sa population se développe et qu'un sang généreux coule dans ses veines, on n'éprouve pas de scrupules à ce sujet. Mais quand son énergie commence à fléchir, que l'indulgence pour soi-même remplace l'esprit de sacrifice, lorsque ses enfants dégénèrent, c'est alors qu'un faux humanitarisme se couvrant du masque de la religion affirme que la guerre est un anachronisme et un reste de barbarie.

Lord Roberts, parlant sur la même question, dit:

La campagne dramatique de trois semaines qui a abouti à la déroute complète de l'armée turque démontre, avec une impitoyable logique, l'effet de l'apathie et du manque de préparation ... Les récits macabres du carnage qui a transformé l'Albanie en véritable boucherie devraient nous faire comprendre ce que signifie la guerre dans ce pays-là... Les jours du gâchis en guerre... sont passés. A titre de soldat comptant plus de cinquante ans de service, sachant ce qu'était jadis la guerre et ce qu'elle est aujourd'hui, je vous adjure de ne pas vous laisser séduire et entraîner par ces dangereuses doctrines.

Il serait facile de multiplier les exemples prouvant que les pays qui ont progressé et prospéré sont ceux qui ont été éprouvés par la guerre. Le grand Machiavel dit:

Tous les prophètes armés ont conquis; tous les désarmés ont péri.

Ecoutons Eliza Cook:

Ne mettez pas votre confiance en ceux qui,
d'une voix doucereuse vous prêchent la paix.
Le sourire aux lèvres, et dans les yeux.
Ecoutez-les volontiers; mais soyez toujours sur vos gardes.
Comptant plutôt sur des hommes vaillants et de la bonne poudre.

Le chancelier allemand disait dernièrement:

Tant que les hommes seront hommes et que les états seront ce qu'ils sont, la question de la restriction des armements demeurera insolubre.

A mon grand regret, force m'est donc de me ranger à l'avis de ceux qui croient que le règne de la paix universelle est encore loin, que les guerres continueront à dévaster le monde, et que comme l'éternelle vigilance est le prix de la liberté, ainsi l'empressement éternel à défendre les êtres qu'on aime, son foyer domestique et son pays est le prix de la paix. On s'est plus ou moins moqué de l'ancien président Roosevelt; mais le vieil homme d'Etat continue à marcher de l'avant d'un pas résolu, en dépit des moqueries et des critiques d'esprits peu avertis. M. Roosevelt vient de voyager en Amérique du Sud et il a observé que les deux seuls pays où il ait constaté l'existence d'une forme stable de gouvernement et de civilisation, ce sont l'Argentine et le Chili. A son avis, cela tient à ce que ces deux peuples sont dotés d'assez bons systèmes de milice et ont appris à se gouverner et à

se développer eux-mêmes. La guerre venant à éclater, les cultivateurs et les expéditeurs de ce pays perdraient en un seul mois plus que n'auraient coûté les préparatifs de guerre pendant toute une génération. L'honorable député (M. Devlin) a fait observer à la Chambre que, dernièrement, j'étais allé en mission officielle en Virginie. C'est vrai.

Une VOIX: Comment avez-vous aimé votre voyage?

M. HUGHES: Parfaitement, et je conseillerais à mon honorable ami d'y aller. Rappelons-nous que la Virginie fut le théâtre de nombreuses batailles durant la grande guerre civile aux Etats-Unis, et tandis que les parties du pays dévastées, où l'incendie avait détruit les maisons d'habitation et détruit les fermes, n'ont pas encore repris leur première prospérité, toutes les parties non envahies ont depuis longtemps réparé leurs pertes; en réalité, leur rétablissement a été presque instantané. Un jour, j'ai lu ici même une lettre d'un Canadien demeurant maintenant à New-York, et appelant l'attention sur l'impérieuse nécessité où se trouve le peuple canadien de se tenir prêt à repousser tout invasion quelconque et, à mon sens, nous avons le devoir de faire ces préparatifs.

La civilisation repose sur la liberté. Il ne saurait exister ni civilisation sans liberté, ni liberté sans loi et sans l'ordre, ni loi et ordre sans puissance. . .

M. LEMIEUX: Sans poudre.

M. HUGHES: Oui, la poudre vient après. Il ne saurait exister ni loi ni ordre sans puissance, ni puissance sans armée, et peu importe qu'on appelle la chose poudre ou pouvoir. Il ne saurait exister ni armée sans discipline, ni discipline sans instruction, ni instruction sans solde, ni solde sans taxe pour l'entretien de la milice. Les députés de la gauche, tout comme ceux de la droite, ont consenti à se taxer assez généreusement pour l'entretien d'un système de milice destiné à la défense de nos foyers et des êtres qui nous sont chers.

Cependant, mon but n'est pas la guerre. Personne au service ne désire la guerre. Le spéculateur qui vise à réaliser des bénéfices, voilà celui qui favorise la guerre entre nations. Le soldat n'est jamais partisan de la guerre. En tout temps, c'est toujours le soldat qui est appelé à affronter l'ennemi. C'est lui qui doit courir le risque de vivre ou de se faire tuer. Ce ne sont jamais les soldats qui provoquent la guerre. Je le répète, ce sont les agioteurs, les spéculateurs qui provoquent la guerre. Quelle cause assigne-t-on en général à la guerre du Mexique? On suppose que ce sont deux puissantes compagnies commerciales qui se disputent aujourd'hui la maîtrise de ce pays. Les fonds nécessaires pour les opérations militaires sont fournis par de puissantes sociétés industrielles en certaines autres parties du monde. Tantôt c'est le clergé qui provoque la guerre, tantôt c'est le barreau, tantôt ce sont les journaux; mais jamais le soldat ne provoque la guerre. C'est donc un sophisme accrédité dans le public qui veut qu'en créant et en développant un système de milice au pays nous imprimons l'essor au militarisme.

L'objectif que je vise et dans la poursuite duquel me confirment les harangues en plus d'une circonstance prononcées par le chef de l'opposition, c'est le développement de notre jeunesse des deux sexes, au point de vue physique, intellectuel, moral et sans doute aussi, au sens spiritualiste. Bien loin, à l'arrière-plan, vient la question de la défense. Je le répète, advenant l'abolition de la guerre et le règne de la paix universelle, je serais toujours partisan d'un système de jeunes militaires ou cadets; je voudrais toujours voir la jeunesse de notre pays se livrer aux exercices propres à assurer le développement des forces physiques et se former à l'art de se conduire convenablement.

Il est un incident que je désire rappeler au chef de l'opposition. Dans la circonstance en question, j'ai été réellement fier de lui; bien que, je l'avoue, il ne me donne pas toujours pareil sujet d'orgueil. C'était à l'époque du concours Palma, alors que des représentants d'Angleterre, d'Australie, des Etats-Unis, du Canada et de Terre-Neuve se réunirent aux champs de tir à Ottawa et concoururent pour la coupe Palma. Nos soldats canadiens l'emportèrent pour le tir à longue portée, mais sur l'ensemble des portées, ils eurent un point ou deux d'infériorité. Ce soir-là, le chef de l'opposition fit observer à l'auditoire qu'à son avis on devrait fournir à tout citoyen un fusil, un cheval et une selle; que chacun devrait être capable de tirer juste; qu'il faudrait enseigner à tous les manœuvres et établir des champs de tir pour chaque unité de la milice. J'approuvais cordialement l'attitude prise par le chef de l'opposition, et depuis je me suis efforcé, dans l'humble mesure de mes forces, d'atteindre graduellement ce niveau élevé. J'ai calculé aussi soigneusement que j'ai pu ce qu'il en coûterait au pays, le tout au prix du gros, et je constate que la mise à exécution du projet en question coûterait $450,000,000, presque autant

que le coût de quelques-unes de nos entreprises publiques. Je ne me crois donc pas autorisé à demander au premier ministre et à mes collègues de voter cette somme à cette session-ci. Mon projet actuel, toutefois, c'est l'instruction volontaire de la jeunesse et des hommes du pays, et j'ai graduellement développé ce projet. Dans ma jeunesse, il existait au Canada quelques corps de cadets de premier ordre, mais ce système n'a pas pris d'essor. Je tiens à rendre ici publiquement témoignage à mon prédécesseur au ministère de la Milice qui a eu affaire aux honorables députés de la gauche. Il nous a dit ici même tout ce qu'il devait de reconnaissance aux loyaux députés conservateurs qui lui prêtèrent main-forte dans l'exécution des grands projets qu'il avait conçus pour le progrès de la milice au pays.

M. CARVELL : Le fusil Ross.

M. HUGHES : En effet. Mon prédécesseur aurait sans doute approuvé même la gratification aux vétérans de la Nouvelle-Ecosse.

M. CARVELL : J'en doute.

M. HUGHES : L'honorable député me pardonnera bien si j'ai touché l'endroit sensible. Ces corps de cadets furent organisés en petit; on ne les systématisa point. Nous tâchons maintenant de les organiser régulièrement par tout le pays. L'an dernier, nous avons fait faire l'exercice à 44,680 cadets auxquels nous avons fourni l'équipement et que nous avons inspectés, et sur ce nombre on estime que plus de 30,000 sont âgés de seize ans et plus. Si on se rappelle que parmi ceux qui ont combattu dans les rangs à la bataille de l'Alma, et surtout dans les régiments gallois qui ont vu le feu à Waterloo, ainsi que durant la guerre américaine, il y avait nombre de soldats de seize ans et plus—Wolfe lui-même n'avait que seize ans à son entrée à l'armée—on comprendra que des jeunes gens de seize ans et au delà puissent faire de bons soldats et que ces cadets sont d'un précieux appoint pour la défense du pays. Tous les voyageurs de commerce vous diront assez exactement quelles sont les villes du Canada qui ont des corps de cadets, rien qu'en voyant la démarche vaillante, franche et l'apparence propre des jeunes garçons et des jeunes filles de ces villes. Je n'hésite pas à dire que j'aspire à élever le niveau moral de ces garçons et de ces jeunes filles dans tout le Canada.

M. MARCIL : Parlez-vous de la province de Québec?

M. HUGHES: Dans la province de Québec où tout le monde craint d'approcher, nous avons 16,320 cadets qui font l'exercice dans les écoles secondaires, les collèges et les écoles primaires supérieures. Moi qui suis un orangiste, jai passé en revue 4,800 jeunes Canadiens français dans la ville de Montréal, et il y avait 160 religieux présents. Ces garçons font honneur au pays et j'ai l'intention, si je peux m'échapper samedi, de descendre à Montréal avec le frère Jean et d'assister avec lui à la revue de 500 garçons dans une seule institution. Si quelques-uns de mes honorables amis veulent venir avec moi, ils verront quatre bataillons, au collège du Mont-Saint-Louis, qui sont prêts à entrer en campagne demain et à manier le fusil avec un régiment ordinaire. En plus, nous avons formé 12,000 instructeurs pendant l'espace d'un an ou deux. Notre but en leur donnant l'instruction militaire est de leur permettre d'exercer leur classe par peloton. J'ai vu 1,800 enfants de cinq ans et plus sortir de l'école et faire un défilé par deux et par quatre de front et à peine un d'entre eux perdait le pas. Ces enfants ont tous été exercés par des institutrices. Nous croyons qu'il faut faire l'entraînement des individus quand ils sont jeunes, parce que personne ne peut être un bon joueur de baseball ou de crosse sans avoir appris le jeu dans son enfance. Quand un jeune homme à grandi, il n'a plus l'activité et la souplesse nécessaires des muscles pour arriver à la perfection de la science et de l'athlétisme. Aujourd'hui, nous avons au Canada, dans les grands centres, beaucoup d'instituteurs exercés; on exerce dans les écoles les maîtres qui, à leur tour, exercent les enfants et de cette façon le pays économise de l'argent en quantité puisque nous n'avons pas besoin d'envoyer d'instituteurs dans ces localités. Depuis que je remplis mes fonctions, j'ai accordé 12,000 certificats d'instructeur des cadets et 17,000 officiers et instituteurs du Canada ont reçu un certificat d'instruction militaire. Ce n'est pas nécessaire que j'entre dans les détails. Notre personnel d'instructeurs comprend 251 personnes.

Je passe aux salles d'exercice. Il est vrai que nous nous sommes lancés dans la construction de ces édifices et des critiques nous ont été adressées, quelques-unes avec bienveillance, d'autres assez durement. Mais permettez-moi de rappeler aux honorables députés ce qu'a dit une fois Barnum, qu'il avait dépensé $75,000 en publiant des condamnations de son propre cirque et $750,000 en annonces véritables. Et il ajoutait: J'ai

reçu dix fois plus en retour pour les $75,000 que pour les $750,000, car la condamnation est reproduite et discutée partout, mais l'annonce est toujours la même, car personne ne fait attention à la critique. Il en est de même pour les salles d'exercice; les critiques injustes des adversaires sont les seules qui aident à rendre la mesure populaire. Il n'y a pas mille ans de cela, quelques personnages pouvaient se permettre de critiquer les salles d'exercice au cours des campagnes électorales, mais depuis que le peuple a eu le temps de réfléchir et de comprendre la situation, il devient de plus en plus partisan—même les cultivateurs—de la construction de ces bâtiments. Il y a six semaines, j'ai reçu une députation de quatre-vingt-cinq représentants d'une région agricole dont beaucoup étaient cultivateurs et qui voulaient une salle d'exercice. J'ai demandé à un de ces cultivateurs: En quoi cela vous intéresse-t-il? Et il m'a répondu: Je dois penser à mon fils, pourquoi grandirait-il sans avoir la facilité d'un entraînement physique qui est accordé aux enfants des villes? Pourquoi n'aurions-nous pas quelque endroit où le samedi et le soir des jours de semaine nos garçons pourraient faire l'exercice sous la direction de votre instructeur? Je tiens à dire à la Chambre et au public en général que nous avons au département de la Milice des demandes pour plus de mille salles d'exercice et nous ne pouvons en accorder que vingt-cinq cette année.

M. MARCIL: Ces salles d'exercice sont-elles pour l'usage général de la population?

M. SAM. HUGHES: Je suis content que mon honorable ami ait soulevé cette question. L'intention première est de faire servir ces bâtiments aux exercices de la milice et des cadets, mais ils sont à la disposition d'autres organisations qui désirent les utiliser pour des besoins analogues. Ils peuvent aussi être accordés pour des réunions dans une ville où il n'y aurait pas de salle—pour des assemblées philanthropiques ou patriotiques, pour des convocations de cultivateurs et autres réunions de ce genre, enfin, comme le dit un de mes voisins, ils sont à la disposition du public qui veut en faire un bon usage.

M. MARCIL: Sont-ils ouverts gratuitement?

M. SAM. HUGHES: En ce qui regarde le département, ils sont toujours prêtés gratuitement. Mais je suppose qu'il y a des frais locaux pour le nettoyage et autres opérations de ce genre.

[M. S. Hughes.]

M. MARCIL: Dans ces conditions, l'honorable ministre ne devrait pas avoir de difficultés à trouver des localités dans tout le pays qui veulent accepter des salles d'exercice.

M. SAM. HUGHES: C'est ce que je veux faire, si je peux obtenir l'argent. J'y arrive dans une minute—je montrerai à mon honorable ami comment nous allons obtenir cet argent. Un honorable député me demande si ces salles d'exercice pourrait être utilisées pour des assemblées politiques. Je dis, certainement, que les deux partis s'en servent. Supposez que dans une ville il n'y pas de salle convenable et qu'elle reçoive la visite d'un ex-ministre de la couronne ou d'un membre du Parlement qui doit prononcer un discours, pourquoi ne parlerait-il pas au manège? Si mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) vient dans ma ville, par exemple, pour parler aux libres et indépendants électeurs, il trouvera la salle à sa disposition.

M. LEMIEUX: Je pourrais aussi utiliser une des automobiles de l'honorable ministre.

M. SAM. HUGHES: Je serais charmé de promener l'honorable député dans la mienne. Mais les automobiles du département de la Milice sont si bon marché—$550 et $750—qu'un homme dans sa situation qui est accoutumé à des automobiles de $6,000 et de $8,000 trouverait, je le crains, au-dessous de sa dignité de se promener dans les nôtres. Celle dans laquelle il est resté en panne dans la rivière Modder, quand il a fait un signe de la main en disant: Descendez, vous, citoyens des autres colonies, et sortez-moi de là, devait être, je pense, une voiture d'un prix élevé, de sorte qu'il ne se contenterait guère de l'automobile de $700 que le ministre est satisfait d'employer.

Permettez-moi de dire que, depuis la Confédération, les salles d'exercice ont coûté au Canada la somme énorme de $4,900,000, tout compris. Presque durant cinquante années de confédération la dépense totale de ces bâtiments a été inférieure à $5,000,000. Et pourtant Toronto, une seule ville, bâtit cette année de nouvelles écoles pour une somme de $3,000,000 et le Canada, sur toute l'étendue de son territoire, de l'Atlantique au Pacifique, dans l'espace de quarante ans, a dépensé moins de $5,000,000 pour des salles militaires.

M. DEVLIN: L'honorable ministre ne pense-t-il pas que des écoles sont préférables à des salles d'exercice?

M. SAM. HUGHES: Les deux sont nécessaires; le manège est l'école secondaire et comme la continuation de l'école publique du village. Allez dans n'importe quelle ville du Canada et qu'y trouvez-vous? Vous trouvez des garçons et des filles courant les rues sans surveillance et allant dans ces spectacles à 5 cents—comment les appelle-t-on?

Un DEPUTE: Vues animées.

M. HUGHES: Je dis que les garçons et les filles courent les rues sans surveillance. Mais demandez à mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong), demandez à l'un des honorables députés qui ont une salle d'exercice dans leur ville et où le gardien est employé depuis assez longtemps pour faire marcher le service, et vous trouverez qu'ils ont un corps de cadets dont tous les garçons veulent faire partie avec enthousiasme, parce qu'ils ont la possibilité de faire des exercices de gymnastique et des évolutions militaires. Ces bâtiments deviennent des centres pour toute la population.

M. CARVELL: Je dirai à l'honorable ministre que dans ma ville même la fanfare n'a pas la permission d'aller à la salle d'exercice. On doit combattre le ministre pour y trouver une simple chambre.

M. HUGHES: Je n'ai pas construit de salle là-bas.

M. CARVELL: Mais elle est aujourd'hui sous votre direction.

M. HUGHES: Oui, et cet été j'ai l'intention de consacrer quelque temps à cette partie du monde qui semble être un peu troublée; je ne sais pourquoi si c'est l'effet du génie dirigeant de l'endroit. J'y ferai une visite l'été prochain et je demanderai à mon honorable ami de m'aider—ce n'est pas un mauvais garçon après tout, si vous pouvez le calmer.

M. CARVELL: Vos opinions se modifieront beaucoup quand vous y serez.

M. HUGHES: Oh, j'ai eu à faire à des têtes plus dures que celles de mon honorable ami. J'ai pas mal réussi à faire changer les idées de quelques représentants du peuple et je ne doute pas que je pourrai le convaincre et que nous nous entendrons à propos de ce bâtiment.

M. CARVELL: Le première chose à faire est de se débarrasser de votre gardien.

M. HUGHES: Je parlerai aussi du gardien. Je tiens à ce que les gardiens soient des hommes qui puissent donner l'instruction et surveiller la salle d'exercice. Il ne sera pas le premier qui devra s'en aller s'il est reconnu incapable de remplir ces fonctions, et cela sans question de parti.

J'ai dit que le montant total d'argent dépensé par le Canada pour des salles d'exercice depuis la Confédération, s'élevait à $4,900,000. Entre juin 1896 et octobre 1911, la période ou nos honorables amis de l'opposition ont été au pouvoir, on a construit des salles pour $2,974,000. Aussi le parti libéral a compris le besoin d'ériger de ces bâtiments; le seul mal est qu'il n'a pas développé le système régulièrement et qu'il ne l'a pas poussé à un résultat plus heureux.

M. LEMIEUX: Quand cela?

M. HUGHES: Si l'honorable député soustrait 1896 de 1911, il aura la réponse. Il pourra peut-être se faire aider dans ce calcul par l'honorable député qui est à ses côtés (M. Marcil). Depuis 1911, le parti conservateur a fait construire cinquante salles d'exercice qui ont coûté $2,367,000.

Un DEPUTE: Ce n'est pas mal.

M. HUGHES: Je regrette que ce ne soit pas plus, mais nous faisons de notre mieux. Voyons ce qui se passe de l'autre côté de la frontière; prenons, par exemple, l'état de New-York dont la population est à peu près celle du Canada, mais qui, au lieu d'avoir cent mille volontaires exercés n'en a que seize mille. Chez nos voisins l'adjudant général et les autres officiers supérieurs de l'état tiennent conseil pour décider si une salle d'exercice est nécessaire à tel ou tel endroit. Si la décision est affirmative, ils ordonnent la construction d'une salle d'exercice, après en avoir déterminé les dimensions et le coût.

Le seul état de New-York a dépensé $40,000,000 pour des salles d'exercice et $10,000,000 en aménagements, soit $50,000,000, ou dix fois plus que ce que tout le Canada a dépensé pour cette fin. Les Canadiens tiennent tellement à ces salles pour faire faire l'exercice militaire à leurs enfants, pour y tenir des réunions, pour les utiliser pour des fins philanthropiques, que bien souvent les municipalités offrent le terrain gratuitement. La ville d'Edmonton nous a fait don de tout un îlot. L'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) sait quel magnifique emplacement sa ville nous a donné. Mon honorable ami m'a lui-même présenté un excellent gardien, bien que ce soit un

libéral et, abomination de la désolation, il a eu la témérité et l'audace de proposer un colonel honoraire.

M. KNOWLES: Je n'ai pas proposé de colonel honoraire.

M. SAM. HUGHES: C'est l'honorable député lui-même qui m'en a parlé et m'a fourni tous les détails.

M. KNOWLES: Le ministre envoya un jour M. le colonel Williams, du ministère de la Milice, pour se présenter chez moi et connaître mon opinion sur les mérites de cet homme et savoir s'il pourrait être nommé colonel honoraire. Je n'ai fait rien de plus que de dire du bien de celui que le commandant du district avait désigné au ministre.

M. SAM. HUGHES: L'honorable député se rappelle qu'un jour il m'a parlé de cette affaire dans le couloir.

M. KNOWLES: Cela est exact, mais je n'ai pas présenté la personne en question.

M. SAM. HUGHES: N'en parlons plus, si l'honorable député répudie ce qu'il a dit.

M. KNOWLES: Je ne répudie rien que la déclaration inexacte du ministre.

M. HUGHES: Le ministre n'a fait aucune déclaration inexacte. Je dis que l'honorale député de Moosejaw m'a rencontré un jour dans le couloir et m'a demandé de nommer cette personne.

M. KNOWLES: Je maintiens que je ne l'ai pas fait. C'est le ministre qui a engagé la conversation.

M. SAM. HUGHES: L'honorable député demande-t-il la parole?

M. KNOWLES: Oui. Permettez-moi de rapporter ce qui s'est passé dans le couloir. J'ai dit au ministre que j'étais informé que l'officier commandant, plusieurs mois auparavant, agissant d'après les instructions de son supérieur et du ministre, avait proposé la personne en question, mais que rien n'avait encore été fait et que ce retard donnait lieu à beaucoup de commentaires. Le ministre m'interrogea sur les titres et les états de service de cette personne et je répondis qu'elle était digne d'occuper la position. Plus tard, le ministre prit des renseignements auprès de M. Erratt, le président de l'association conservatrice de la Saskatchewan. et ce dernier répondit que Hitchcock ferait un excellent gardien, et il confirma ce que j'avais dit.

M. SAM. HUGHES: L'honorable député me donne absolument raison; c'est lui qui est venu me trouver et qui m'a fourni les renseignements; je ne les ai pas demandés. Bien que les gardiens des salles d'exercice aient généralement donné satisfaction, ils n'étaient pas tous capables de faire faire l'exercice aux jeunes gens, dans les villes et les villages; autrement dit, ils n'ont pas toujours été à la hauteur de la position. C'est mon intention, à l'avenir, de ne nommer que des gardiens capables de faire faire l'exercice à ces jeunes gens et nous espérons qu'avant un an nous aurons un excellent système en plein fonctionnement.

On a beaucoup protesté contre le coût de ces salles d'exercice. Permettez-moi de faire observer qu'avec l'argent qu'a coûté chaque mille du Transcontinental on pourrait construire dix salles d'exercice; en d'autres termes, nous pourrions avoir une salle d'exercice à toutes les 170 verges, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, si nous avions employé en salles d'exercice l'argent qui a été dépensé dans la construction du Transcontinental national. Je ne prétends pas que c'eût été faire un emploi judicieux des deniers publics, mais si une faible partie de cet argent avait servi à construire des salles d'exercice, ci et là, dans le pays, personne n'en aurait souffert. Avec l'argent dépensé pour le canal de Newmarket, on aurait pu construire cent magnifiques salles d'exercice. L'argent qui a été gaspillé en dragages, en quais et en brise-lames nous aurait donné au moins quinze cents salles. Tout ce que je demande pour cette année, c'est cinquante salles d'exercice. Le coût du pont de Québec représente au moins mille salles, même le quai en bran de scie nous en aurait donné deux et la défunte commission de l'enseignements professionnel en représente au moins dix.

M. CARVELL: Et le terrain pour un bureau de poste à Fort-Frances?

M. SAM. HUGHES: Cela ne me concerne pas. Avec ce qu'a coûté la jetée de Fort-Frances, nous aurions pu construire dix-huit ou vingt salles d'exercice et la ferme Logan et l'île Sainte-Hélène auraient pu nous rapporter une somme suffisante pour construire et entretenir toutes les salles d'exercice et tous les champs de tir dont le Canada aura besoin d'ici à cent ans. Avec l'argent dépensé sur les terrains de l'exposition à Toronto, nous aurions pu avoir qua-

rante ou cinquante salles d'exercice de première classe et au moins deux cents de moyennes dimensions.

Dans la seule ville de Québec, les terrains qui appartenaient au département de la Milice et qui ont été cédés à la ville représentent le coût d'au moins six cents salles d'exercice. Tous les honorables membres de cette Chambre ne savent peut-être pas que l'île Sainte-Hélène, cette belle île historique du Saint-Laurent, en face de Montréal, a été cédée à cette ville pour une somme de $200,000 et que 117 acres de terrain, le parc Lafontaine, lui a été livré pour la somme nominale d'un dollar par année.

M. MARCIL: Ces deux terrains n'ont-ils pas été employés pour les fins les plus louables? N'ont-ils pas été convertis en parcs publics pour les femmes et les enfants de la métropole?

M. SAM. HUGHES: Pourquoi Montréal n'achèterait-il pas ses parcs, tout comme la ville de Lindsay achète les siens? Le département de la Milice n'est pas tenu de fournir des parcs à Montréal, à Toronto ou à toute autre ville. Bien que le département de la Milice eût fait don à Montréal, presque gratuitement, du parc Lafontaine, ce n'est qu'à contre-cœur et après avoir été mise en demeure, que la municipalité a permis aux miliciens de Montréal, à ses propres citoyens, de faire l'exercice sur la ferme Fletcher.

M. MARCIL: C'est l'opinion générale à Montréal que ces deux parcs servent pour les fins les plus louables.

M. SAM. HUGHES: Je n'en doute pas. Toutes ces municipalités accapareuses sont toujours prêtes à accepter tout ce qu'elles peuvent obtenir pour rien, surtout quand il s'agit de dépouiller le département de la Milice et, ensuite, elles nous traitent comme des mendiants.

M. CARVELL: Vos casernes sont situées à 15 milles en dehors de la ville.

M. SAM. HUGHES: Douze milles. Comme toujours, mon honorable ami est dans l'erreur. Ces immeubles de Montréal auraient suffi à construire mille salles d'exercice pour des régiments de cinq mille de dimensions moyennes; d'ici à cinq ans, le Canada n'en aura besoin que de quinze cents.

M. LEMIEUX: Qu'est-ce que le ministre a décidé au sujet du champ de tir d'Ottawa?

M. SAM. HUGHES: Tout le monde, surtout ceux qui s'occupent de milice, savent que l'ancien champ de tir de Rockliffe est insuffisant. Il l'était du temps de mon prédécesseur. Celui-ci a fait de son mieux pour répondre à tous les besoins, mais la ville progressait trop rapidement. Il avait préparé un plan pour avoir plus d'espace, mais, même cela n'aurait pas suffi. En arrivant au département, j'ai étudié la question avec les militaires de la capitale et nous avons acquis des terrains pour un champ de tir, à l'ouest de la ville.

M. LEMIEUX: De qui les avez-vous achetés?

M. SAM. HUGHES: Des cultivateurs; j'ignore leurs noms.

M. GERMAN: Pourquoi a-t-on renoncé au champ de tir de Rockliffe?

M. SAM. HUGHES: Ce champ de tir a une superficie de 445 acres. Il est à environ 7 milles du centre de la ville d'Ottawa. On n'y pouvait installer que soixante-neuf cibles et, dans les concours entre tous les militaires du pays, le tir devait commencer de bonne heure le matin, avant que le brouillard fût dissipé et se prolonger tard dans la soirée, jusqu'au coucher du soleil; ceux qui devaient tirer de bonne heure le matin ou tard le soir n'avaient pas les mêmes avantages que les autres. De plus, il fallait suspendre le tir, les jours de grande pluie.

M. GERMAN: Ce champ de tir a-t-il la portée entière?

M. SAM. HUGHES: Oui, 1,000 verges, un champ de tir de courte distance.

M. LEMIEUX: Le champ de tir de Rockliffe n'est pas éloigné de 7 milles du bureau de poste.

M. SAM. HUGHES: Je calcule la distance à partir du parc Dundonald, le centre de la population. Il y a environ 7 milles du parc Dundonald au champ de tir de Rockliffe.

M. MURPHY: Aux premiers jours de la session, l'honorable ministre, en réponse à une question, a dit que le champ de tir Connaught se trouvait à 12 milles par le chemin public.

M. SAM. HUGHES: Du bureau de poste.

M. MURPHY: Il n'y a pas une distance d'un mille entre le bureau de poste et le parc Dundonald.

M. SAM. HUGHES: Ce qui donne 2 milles.

M. MURPHY: Le ministre pourrait calculer 5 milles, mais pour le simple citoyen, cela ne donnerait qu'une distance d'un mille.

M. SAM. HUGHES: Si nous ajoutons un mille aux 5 milles et si nous retranchons l'autre mille, cela donne précisément une différence de 2 milles. Le champ de tir Connaught est situé dans le canton de South-March, à quelques milles au delà de Britannia. Sa superficie est de 2,662 arpents. La distance du parc Dundonald, par le chemin public, est de 10 milles, et elle est un peu moins grande par le tramway. Nous aurons 528 cibles installées à ce champ lorsque ce dernier sera terminé complètement, et je puis dire que nous avons dépensé jusqu'à présent $224,000 sur cette propriété.

M. LEMIEUX: Combien l'emplacement a-t-il coûté?

M. SAM. HUGHES: $193,379.

M. GERMAN: Combien compte-t-on de cibles à Rockliffe?

M. SAM. HUGHES: Soixante-neuf. On porte, aujourd'hui, à $1,350,000 la valeur de cet immeuble de Rockliffe; quelques experts portent cette valeur à $1,750,000. Il s'agit donc d'un virement de comptes.

M. LEMIEUX: Le champ de tir de Rockliffe est-il à vendre?

M. SAM. HUGHES: Le cabinet n'a aucunement étudié cette question.

M. DEVLIN: Le ministre connaît-il le nombre de fermes comprises dans le champ de tir Connaught?

M. SAM. HUGHES: Non, mais j'obtiendrai ce renseignement. Le champ de tir Connaught coûtera, tout compris, $500,000 au moins.

M. LEMIEUX: Y a-t-il un emplacement de ville près du champ de tir Connaught?

M. SAM. HUGHES: Non.

M. LEMIEUX: Quelle est la ville la plus rapprochée?

M. SAM. HUGHES: Je crois que Britannia n'est pas à une grande distance de ces terrains.

M. DEVLIN: Britannia n'est-il pas éloigné d'environ douze milles du champ de tir Connaught?

[M. Murphy.]

M. SAM. HUGHES: Oh! non; d'environ 3 trois milles, à vol d'oiseau, et de 4 milles par le chemin public.

M. LEMIEUX: A quelle distance de Borden-City?

M. SAM. HUGHES: Je l'ignore.

M. LEMIEUX: C'est le nouvel emplacement de ville?

M. SAM. HUGHES: C'est une nouvelle ville. On ne pouvait mieux la nommer.

M. LEMIEUX: Je ne dis rien contre le nom.

M. SAM. HUGHES: C'est un transport d'écritures. Supposons que nous eussions voulu ne pas mentionner cet argent dans les prévisions budgétaires — bien que nous n'ayons pas fait cela, nous avons noté cet argent—et que nous eussions vendu le champ de tir de Rockliffe et suivi l'exemple très opportun de mon prédécesseur et du très honorable chef de la gauche en plaçant cet argent au crédit du ministère de la Milice pour la construction de ce champ de tir, nous aurions pu construire trois champs de tir, ou, au moins, deux et demi de ces derniers, en employant à ces travaux l'argent que la vente du champ de tir de Rockliffe nous aurait rapporté.

M. LEMIEUX: Combien?

M. SAM. HUGHES: On m'a demandé si j'accepterais $1,350,000 pour ce terrain.

M. LEMIEUX: Qui a fait cette offre?

M. SAM. HUGHES: Je ne suis pas prêt à le dire. L'honorable député voudrait peut-être connaître la couleur des cheveux de celui qui a fait cette offre?

M. LEMIEUX: Je ne crois pas que le ministre doit répondre ainsi à la question que j'ai posée. Il dit qu'il a reçu une offre pour la vente du champ de tir de Rockliffe. Je veux savoir de qui.

M. SAM. HUGHES: J'ai dit qu'on m'avait demandé si j'accepterais une offre.

M. MARCIL: Ne vaudrait-il pas mieux vendre aux enchères publiques un immeuble aussi considérable que celui dont il est question?

M. SAM. HUGHES: La règle du ministère nous oblige de vendre ces immeubles, avec concurrence et publicité.

M. DEVLIN: Et de les acheter par convention de gré à gré.

M. SAM. HUGHES: Oui. Il ne conviendrait pas d'acheter des champs de tir sur la

voie publique. Ce serait comme partir pour la chasse au canard accompagné d'une fanfare.

Une autre question importante qui s'impose à l'étude du ministre est celle de l'instruction des officiers. Dans le but d'avoir un bon corps d'officiers, nous avons augmenté les écoles d'instruction des officiers attachées aux université et à quelques-unes des institutions les plus considérables du pays. Au sujet de l'université McGill, je dois dire que lord Strathcona, avant sa mort, a légué une somme d'environ $100,000 destinée à l'achat d'un emplacement pour une salle d'exercice voisine de l'université McGill. Il y a un corps d'entraînement d'officiers qui dépend de l'université McGill. Le chanoine Dauth, de l'université Laval, à Montréal, a déjà organisé cinq compagnies. Ces dernières se composent de 450 étudiants qui suivent les cours de droit, de médecine et d'autres professions. Il m'a promis qu'avant la fin de l'année il ferait donner l'instruction à 800 ou 900 étudiants. Quant à l'université Queen, je puis dire qu'un vieil ami de cette institution—élève distingué du Collège militaire royal et un ingénieur remarquable—a fait cadeau à son alma mater du terrain sur lequel le Gouvernement, suppose-t-on, construira une salle d'exercice. Cet homme a également donné le terrain nécessaire à la construction de maisons qui logeront les officiers. Tout cela lui a coûté $600,000, montant qu'il a acquitté de ses propres deniers. Tel est l'esprit qui anime, aujourd'hui, les étudiants de Laval, de McGill, de Queen, de Dalhousie, de l'université de la Colombie-Anglaise, de l'université de Sackville—dont le président, je puis le dire, a fait tout le voyage jusqu'à Ottawa, au sujet de l'organisation d'une école d'instruction d'officiers—toutes ces universités de Toronto, du Manitoba et d'Edmonton s'organisent en vue d'établir des écoles d'instruction d'officiers. Elles ont constaté que le résultat de la discipline, dans le cas des étudiants, était à ce point splendide et qu'elles ont l'intention de faire encore plus, sous ce rapport, à l'avenir. Ces jeunes gens se répandront par tout le pays, soit en qualité d'avocats, soit en qualité de médecins, soit en qualité d'hommes d'affaires d'initiative—ils seront des hommes d'éducation, quoi qu'il en soit—et, bien que n'ayant pas l'intention de devenir des militaires de profession, ils arriveront à faire partie des compagnies de milice et le pays bénéficiera de leurs services. Voilà ma politique au sujet de l'instruction des corps d'officiers des universités. Elle occasionne très peu de dépenses au pays. On ne peut trouver à redire si je déclare que le colonel Leonard est celui qui a fait ce don à l'université Queen. Les élèves demeureront dans les maisons qu'il fera construire, et le Gouvernement ne paiera que ce qu'il devrait acquitter relativement à nos écoles d'instruction. Nous fournirons les instructeurs et le pays profitera des services de ces jeunes gens de haute distinction.

Nous avons aussi tenu des classes pour les jeunes gens des villages du pays qui ont tellement d'ouvrage qu'ils ne peuvent pas prendre le temps d'aller au camp, et un officier ou un sergent se rend à ces localités et exerce les hommes, de sorte que nous retirons tout le bénéfice pratique de ces écoles, et cela, avec un minimum de dépense. Nous avons encore, par tout le pays, des écoles de tir où l'on perfectionne les officiers dans l'art d'enseigner les éléments du tir. Nous comptons, en outre, des instructeurs de cadets et le Collège militaire royal, suivant son habitude, fait un travail splendide.

Il est une autre question que j'ai étudiée un peu et dont nos amis de la gauche ont tenté de diminuer l'importance—pour quelle raison? Je l'ignore. Ce n'est pas toujours l'homme qui porte un uniforme qui devient un grand guerrier. Clive, Nicholson, Lawton et Wood, de l'armée des Etats-Unis, étaient tous des civils. Le général Wood était médecin et l'on ne s'attend pas généralement à ce qu'un médecin devienne un guerrier remarquable. Plusieurs des meilleurs soldats dont l'histoire fait mention étaient de simples citoyens. Stonewall Jackson était professeur dans une université.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre est lui-même un civil.

M. SAM. HUGHES: Certainement; c'est le point même que je veux établir. Aux jours déjà loin où je me livrais aux jeux athlétiques, je me rappelle que la question s'éleva de savoir si une équipe d'amateurs de la crosse était aussi bonne qu'une équipe de professionnels, et je tiens à dire à mon honorable ami que les jeunes de la ville de Toronto ont prouvé sur plus d'un terrain de lutte ardue que l'amateur peut faire face au professionnel, en aucun temps, et je n'hésite nullement à dire que la même chose s'applique à l'armée. Certains disent que nous ne pouvons avoir d'armée volontaire. J'admets que nous ne pouvons avoir d'armée volontaire permanente, mais nous pouvons posséder une milice volontaire. Si on commence son instruction dès les premières années de la vie d'un écolier et si on continue cette instruction dans la suite, une armée volontaire peut certainement exister et devenir l'égale, sinon la supérieure,

d'aucune des armées permanentes de l'univers.

Quelques collègues ont jeté plus ou moins de ridicule sur les colonels honoraires. Peu m'importe la critique; j'ai déjà fait des campagnes et je puis supporter les coups qu'on me porte. Quelques honorables membres de la gauche ne manquent pas de s'attaquer indirectement à sir Frederick Borden, chaque fois qu'ils ont l'occasion de le faire par-dessus mon épaule. Sir Frederick, je dois le dire, est bien au-dessus de ses critiques malveillantes, sinon de tous les membres de la gauche sans exception; mais il a commis une bien grande faute en élevant au grade de colonel honoraire 104 personnes n'ayant occupé aucun autre grade, et 70 autres qui en avaient déjà occupé. Mon digne prédécesseur, homme distingué, a donc donné, en tout, 174 colonels honoraires.

M. DEVLIN: En combien d'années?

M. SAM. HUGHES: C'est encore chose que mon honorable ami devra demander au mathématicien de son parti. L'honorable député de Carleton--je ne dirai pas l'indigne représentant de cette circonscription—cherche sans cesse à décrier la milice. Qu'est-ce que le ministre de la Milice a bien pu faire à cet honorable député pour qu'il ne manque jamais l'occasion de lui pousser une botte? Et chaque fois qu'il prend le ministre à partie, il finit presque toujours par décocher quelque trait à mon prédécesseur. Qu'est-ce à dire? Y avait-il désaccord entre eux?

Je le répète, il y a lieu de féliciter sir Frederick Borden d'avoir nommé 174 colonels honoraires, et je ne crois pas que l'on doive me traîner aux gémonies parce que j'en ai nommé 45 qui n'avaient jamais occupé de grade inférieur et 40 qui en avaient occupé, soit, en tout, 85. Comme fit Roosevelt lorsqu'il nomma le général Wood, j'ai jeté un coup d'œil sur le pays. Quand je vois qu'il est possible de déterminer le chef de l'exploitation de quelque voie ferrée à accepter un poste dans le service du transport, je me conforme à l'usage qui prévaut en Angleterre, et suis bien aise de m'assurer ses services. Les hommes de cette valeur s'occupent tout particulièrement de l'organisation du transport des troupes. C'est la première fois que nous réussissons à obtenir leur précieux concours, et je considère que je ne mérite que des félicitations pour les avoir nommés colonels honoraires.

Le rév. M. McMillan, d'Halifax, était l'aumônier de mon propre régiment; c'est moi qui l'ai formé.

[M. S. Hughes.]

M. A. K. MACLEAN: Lui avez-vous enseigné la théologie ou la science militaire?

M. SAM HUGHES: Peut-être la sincérité et la franchise que j'apporte en toute chose lui ont-elles fait voir que l'on peut être à la fois citoyen et soldat, et il se peut que mon exemple ait élargi ses horizons et fait de lui un homme meilleur. Il en est de même du révérend Dr Johnston, pasteur de l'église presbytérienne d'Amérique à Montréal, autre vieil aumônier de mon régiment. Ces hommes, j'ai eu l'honneur de leur conférer le grade de lieutenant-colonel honoraire, parce qu'ils se rendent comptent de l'importance de l'exercice que l'on fait faire aux jeunes gens. C'est de cette pensée que je me suis invariablement inspiré en faisant ces nominations.

J'ai nommé sir Glenholme Falconbridge lieutenant-colonel honoraire. En certains quartiers, on se plaît à contester son mérite; je dois dire qu'il a passé par l'école militaire et a obtenu, il y a déjà bien longtemps, un certificat qui lui donne droit au commandement d'un régiment. Il a fait partie du régiment Queen's Own avant et après l'invasion des fénians. Il a rendu service à son pays de diverses manières et s'est beaucoup occupé de l'entraînement des jeunes gens. Je pourrais faire voir que chacun pour ainsi dire de ces colonels honoraires a témoigné le plus profond intérêt aux choses de la milice. Je n'ai pas d'excuses à faire et n'en fais point. L'autre jour, je conférais le grade de colonel honoraire à M. George Ham.

M. MARCIL: C'est la plus heureuse de vos nominations.

M. SAM HUGHES: Que mon honorable ami porte quelque intérêt à l'instruction militaire des jeunes gens : nous aurons l'œil sur lui et saurons le récompenser. Quand j'entends déblatérer contre le Sénat, je me dis: Voici quelqu'un qui en fera partie d'ici un an ou deux. De même, chaque fois que j'entends quelque particulier critiquer l'effectif des cadets, certains de ses amis viennent invariablement me demander au bout d'une couple de jours: "Dites donc, ne pourriez-vous pas nommer Emmerson colonel honoraire?" Passons maintenant à la milice active.

La milice active se divise en deux classes: la troupe permanente et les corps non permanents. La troupe permanente se compose de 3,021 officiers et soldats, et la troupe non permanente de 74,606 officiers et soldats.

On entend souvent parler de militarisme en Canada. J'ai toujours considéré qu'il ne doit exister de troupe permanente que pour les objets de l'instruction militaire. Je réduis cette partie de notre effectif. Le corps d'intendance de la troupe permanente représente, en effectif, le quart de l'effectif de l'intendance anglaise. Je le réduis; je verse les hommes dans d'autres corps. J'ai décidé que le personnel de l'intendance militaire serait peu nombreux. La troupe permanente est la seule qui offre quelque danger; les soldats qui en font partie n'exercent pas leur activité en d'autres sphères et constituent une classe privilégiée, tandis que la majorité des gens, ne recevant que peu d'instruction, sont là, simples spectateurs, qui regardent défiler les soldats réguliers. Il y a lieu de craindre qu'advenant une heure critique, la troupe permanente, à moins de lui donner une formation qui l'attache à la Constitution, n'obéisse aux ordres d'une oligarchie, d'un Sénat autocrate ou de quelque potentat régnant de droit divin.

M. LEMIEUX : Qu'entendez-vous par là?

M. SAM HUGHES : Que mon honorable ami étudie et réfléchisse. Autrefois, l'enseignement que l'on recevait chez soi suffisait. Les temps sont changés. Autrefois, tous les jeunes gens étaient habiles à manier le bâton de défense. Aujourd'hui le service est complètement transformé; on ne se sert plus de l'épée: l'arme qui compte, c'est le fusil à longue portée que l'on met entre les mains du bon tireur. Si nous voulons que la milice soit sur un pied convenable, il faut cultiver l'esprit militaire; car, dans un pays comme le nôtre, on ne saurait s'offrir le luxe d'une nombreuse troupe permanente.

La troupe non permanente est celle qui représente la masse de la population. Tout citoyen a le droit—c'est même son devoir—d'exiger qu'on lui enseigne l'exercice. La milice, y compris les corps organisés et ceux qui demandent à être équipés, se compose de 78,000 hommes. A Hull, à Maisonneuve, au Sault-Sainte-Marie, à Toronto, sur tous les points du territoire canadien, on a organisé de nouveaux régiments dont les officiers sont déjà choisis, mais nous manquons de tout ce qu'il faut pour leur permettre de faire l'exercice: armements, équipement et argent. Il y a les régiments de cavalerie qui attendent. Il y a un régiment dans l'île du Prince-Edouard, il y en a d'autres ailleurs, mais nous n'avons pas d'équipement à leur fournir. Autrement, au lieu de 78,000 hommes, nous aurions un effectif de 150,000 soldats, plus 40,000 cadets.

Tout citoyen a le droit de réclamer l'instruction militaire, et tout gouvernement a le droit d'accéder, dans la mesure du possible, à toute demande de cette nature. Faire faire l'exercice aux masses, c'est se prémunir contre les coups d'Etat qu'une troupe permanente pourrait tenter. C'est sur les jeunes gens des villes et de la campagne que nous comptons: formons-les de façon convenable et nous n'aurons jamais à craindre qu'un démagogue autocrate ne s'empare du pouvoir par un coup d'Etat.

Il n'est pas d'argent qui revienne aussi rapidement au public que celui que l'on consacre aux objets de la milice. Le tableau suivant indique l'effectif de la milice active, de 1909 à 1913:

	Nombre effectif.	Exercés.
1909—Officiers	3,546	2,904
Soldats	40,197	33,320
	43,742	36,224
1910—Officiers	4,874	3,621
Soldats	52,820	40,521
	57,694	44,142
1911—Officiers	4,942	3,505
Soldats	55,239	41,205
	60,181	44,710
1912—Officiers	5,259	3,763
Soldats	61,103	44,450
	66,362	48,213
1913—Officiers	5,615	4,300
Soldats	68,991	53,227
	74,606	57,527

En 1841, le haut et le bas Canada comptaient, à eux seuls, 235,000 hommes exercés. 118,000 citoyens du Haut-Canada et 117,000 du Bas-Canada allaient régulièrement, et à leurs propres frais, faire l'exercice quatre fois par année et fournissaient eux-mêmes leurs armes. L'année qui précéda mon entrée au ministère, mon prédécesseur avait donné l'exercice à 44,710 hommes, et le nombre des inscrits était de 60,000. L'an dernier, nous avons enseigné l'exercice à 57,527 hommes, et le nombre des engagés était de 74,606. Voici un état sommaire de l'effectif de la milice canadienne:

Corps permanents, en 1913	3,021
Non permanents	74,606
Total pour 1913	77,627
Elèves	44,680
Associations civiles de tir	23,880
Réservistes et volontaires, canadiens et anglais	500,000
Corps organisés et demandant à être équipés	78,000
Total	724,187

Ajouter:	
Professeurs et instructeurs d'élèves formés depuis octobre 1911..	12,000
Grand total..	736,187

Tel est le nombre de ceux que l'on a préparés à la défense du pays. J'aborde maintenant la question de la dépense.

Lors de la Confédération l'on posa le principe qu'une somme maxima, égale à 10 p. 100, ou minima, égale à 8¾ p. 100,—en d'autres termes un dixième au maximum et un douzième au minimum,—serait consacré à la milice et à la défence du pays. Les chiffres ci-dessus feront voir de quelle façon ce principe a été mis en pratique:

Années.	Pour cent du revenu.	Pour cent des douanes et de l'accise.
1905-6	7½	10
1908-9	8½	11½
1910-11..	6	8
1911-12..	5⅝	7⅞
1912-13..	5⅝	7
1913-14..	5⅝	7

Le pourcentage du revenu consacré à la milice, l'an dernier, est le plus faible qui ait été dépensé en une année, au cours de notre histoire.

Lorsque j'ai pris la direction du ministère de la Milice, j'ai trouvé un excédent des dépenses sur les recettes, dû le 31 mars 1912, de $649,509, qu'il a été impossible de solder, parce que l'argent n'avait pas été voté. Je ne critique pas, je ne cherche pas à faire planer un blâme sur mon prédécesseur, parce que, à cette époque, tous les députés, y compris celui de Rouville (M. Lemieux), se sont rendus solidaires de sa conduite. Pendant les quelques mois de mon terme d'office, j'ai payé, l'an dernier, $702,979 de comptes passés dus. Je me suis aussi trouvé en face,—et je désire que mes honorables amis de l'opposition en prennent note,—de commandes, faites par mon prédécesseur, en exécution des plans de sir John French, et s'élevant à $4.044,493,—dont j'ai été obligé de porter le fardeau et que j'ai payés pour l'honneur du pays. Je n'en impute le blâme à personne, parce que tous les députés ont approuvé l'action de mon prédécesseur. Il a fallu répartir cette obligation sur trois années; je suis en train de l'acquitter—et je ne récrimine pas.

M. EMMERSON: Cela doit obérer votre compte de banque.

M. SAM. HUGHES: Je tirerai sur mon honorable ami, si j'ai besoin d'argent. Je n'aurais jamais attiré l'attention de la Chambre sur cette affaire, si je n'avais été l'objet des attaques d'un ou deux députés d'arrière-plan, en dehors de la Chambre. De cette somme de $4,044,492, dont pas un centin ne provient de commandes faites par moi, j'ai payé un montant de $2,079,797 et la première livraison de canons n'a été faite qu'il y a deux jours, environ, bien qu'ils aient été commandés il y a trois ans. J'ai, durant le cours des trois dernières années, acquitté des commandes de cette nature et l'on a pesté contre l'extravagance du ministre de la Milice, alors que je payais les dettes de mon prédécesseur.

M. CARVELL: L'honorable ministre veut-il bien donner le détail de cette somme de $649,508 qui constitue un excédent des dépenses sur les recettes?

M. SAM. HUGHES: Bouches à feu et objets d'équipement.

M. CARVELL: Le ministre voudrait-il donner plus de détails?

M. SAM. HUGHES: Le tout se trouve sur une seule facture. Il y avait une certaine quantité de canons, d'objets d'équipement, d'habillements, etc., qui ont été commandés.

M. CARVELL: Y a-t-il eu livraison?

M. SAM. HUGHES: La livraison est faite depuis longtemps.

M. CARVELL: La livraison en était-elle faite lorsque mon honorable ami est entré en fonctions?

M. SAM. HUGHES: Oui. J'ai payé $702,-979 cette année-là. Je ne récrimine pas. Je n'impute de blâme à personne; j'explique simplement comment il se fait que les crédits demandés aient paru considérables?

M. CARVELL: Ne doit-on pas attribuer la chose au fait que les crédits n'ont pas pu être votés avant les élections de 1911?

M. SAM. HUGHES: Non, je ne le pense pas. La dette était contractée et il fallait l'acquitter.

M. CARVELL: Mais elle l'a été sur les crédits de cette année-là.

M. SAM HUGHES: La somme de $649,-508 n'a pas été payée.

M. CARVELL: L'argent n'avait pas été voté, voilà d'où provenait la difficulté?

M. SAM. HUGHES: Je n'ai pas établi les crédits de 1911-1912; la dette avait été contractée par mon prédécesseur.

M. CARVELL: Lorsque mon honorable ami est entré en fonctions, une partie des crédits de 1911 avait été votée, cinq douzièmes, je crois, ou sept douzièmes. Après son entrée en fonctions, la balance des crédits a été soumise par lui.

M. SAM. HUGHES: Oui.

M. CARVELL: N'est-il pas vrai que mon honorable ami a payé $702,979 sur le reste disponible des crédits de l'année, après son entrée en fonctions?

M. SAM. HUGHES: Non, la dette existait. La Chambre a voté le reliquat qui restait à voter et il a servi à acquitter ces comptes.

M. CARVELL: Mon honorable ami ne répond pas à la question. Cette somme de $702,979 n'a-t-elle pas été prise sur les crédits votés en 1911?

M. SAM. HUGHES: Oui.

M. CARVELL: Bien, voilà le fin mot de toute l'affaire.

M. SAM. HUGHES: C'est ce que je m'évertue à faire entrer dans l'esprit de mon honorable ami.

M. CARVELL: Mon honorable ami a prétendu qu'il avait eu une dette à solder, alors qu'il a acquitté ses propres obligations avec les allocations mises à sa disposition par le Parlement.

M. SAM. HUGHES: Que mon honorable ami se rappelle qu'hier, en voulant payer d'audace, il s'est attiré une rebuffade; il pourrait lui arriver le même désagrément aujourd'hui. Les crédits ont été soumis par sir Frederick Borden et non par Sam. Hughes.

M. CARVELL: Et vous avez acquitté vos comptes sur ce qui restait des crédits votés?

M. SAM. HUGHES: Non. Nous avons dépensé une partie des montants prévus par mon prédécesseur.

M. CARVELL: Et vous cherchez à créer l'impression que vous étiez en déficit.

M. SAM. HUGHES: Nullement. J'ai constaté que mon prédécesseur n'avait demandé que certains crédits, qui ont été utilisés et que des obligations pour un montant de 649,508 en excès de la somme votée, avaient été assumées.

M. CARVELL: Nous avons voté en 1911 la somme pour y faire face et acquitté le compte.

M. SAM. HUGHES: Ce n'est pas ce que vous avez fait. Pas un sou de cette somme n'a été voté en 1911.

M. CARVELL : Je dis que nous l'avions voté en prévision de la dépense de 1911.

M. SAM. HUGHES. Non.

M. CARVELL : Je sais que nous sommes revenus siéger en 1911. Mon honorable ami s'est servi du terme payer d'audace. Il ferait mieux de ne pas employer ce langage. Il sait que nous nous sommes réunis en 1911 et que nous avons voté sept douzièmes des crédits de 1911-1912. N'est-ce pas le cas?

M. SAM. HUGHES: C'est vous qui faites mon discours.

M. CARVELL : Je pose une question. Je désire obtenir une réponse de mon honorable ami. N'avons-nous pas voté en 1912. . .

M. SAM. HUGHES: Vous n'étiez pas au pouvoir en 1912.

M. CARVELL : Mon honorable ami, ne facilitera pas, par une pareille conduite, le vote des crédits qu'il demande. Mon honorable ami répondra-t-il, oui ou non, à ma question?

M. le PRESIDENT: A l'orde, c'est le ministre qui a la parole.

M. CARVELL : Je veux savoir du ministre si oui ou non il répondra à ma question.

M. le PRESIDENT: A l'ordre.

M. CARVELL : J'insiste pour avoir une réponse du ministre. Répondra-t-il, oui ou non?

M. SAM. HUGHES: La milice et la défense. . .

M. CARVELL : Je savais que le ministre ne pouvait répondre. Il sait qu'il cherche à payer d'audace devant la Chambre et, lorsqu'il se voit mis en échec, il n'a pas assez de dignité pour l'avouer. Voilà le point faible du ministre.

M. le PRESIDENT: Je dois faire remarquer à l'honorable député que c'est le ministre qui a la parole.

M. SAM. HUGHES: Je vais répéter de nouveau. Je n'espère pas convaincre le député de Carleton, puisque l'un de ses collègues de l'opposition, il n'y a pas de cela mille ans, a prétendu que mon honorable ami avait un vide dans les combles. Je vais répéter pour le cas où il se trouverait quelque député, d'une intelligence un peu moins

touffue et qui n'aurait pas saisi. Mon prédécesseur à présenté certains crédits pour 1911-1912. Qu'ils aient ou non tous été votés, cela n'a aucune importance. Après que j'eus assumé la direction du ministère, sur l'argent en caisse, quelqu'en fût la provenance, nous avons payé $702,979, bien que vraisemblablement d'autres crédits eurent été votés antérieurement. Les crédits de cette année ayant été épuisés, il a manqué une somme de $649,508, pour solder les créances de l'année et par conséquent il est resté un reliquat.

Sir WILFRID LAURIER: Comment le ministre a-t-il pu faire face à la situation si des crédits n'avaient pas été votés?

M. HUGHES: J'ai payé l'année suivante, après m'être fait voter la somme nécessaire.

Sir WILFRID LAURIER: Ces crédits ont dû être votés?

M. HUGHES: Que mon très honorable ami ne joue pas sur les mots. Il connaît ces factures pour pièces d'artillerie. Il les a déjà examinées.

Sir WILFRID LAURIER: Je prétends que. . .

M. HUGHES: Je ne voudrais pas manquer de courtoisie, mais j'ai la parole, et j'aimerais que l'on me portât un peu d'attention. Mon très honorable ami sait que sir Frederick Borden a commandé, dans l'été de 1911, pour 4 millions de dollars d'armes pour ce pays, et il sait que nous avons dû payer ces armes depuis.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami ne peut les payer à moins que la Chambre ne lui vote de l'argent.

M. HUGHES: C'est une dette portée au compte courant, et le très honorable membre le sait parfaitement; sinon, je vais l'éclairer et la Chambre aussi.

M. A. K. MACLEAN: Comprenons bien d'abord ce dont l'honorable député parle; tirons les choses au clair.

M. HUGHES: Pour un grand financier comme . . .

Quelques VOIX: Oh, oh!

M. NESBITT: Ce n'est pas de cette manière que l'honorable ministre fera voter ses crédits.

M. MACLEAN: Tout ce que je demande à l'honorable ministre c'est de se rendre intelligible—ou la question qu'il discute est-elle intelligible—sinon, qu'il abandonne cette façon de parler.

[M. S. Hughes.]

M. HUGHES: Je sais que je ne plais pas aux honorables députés de la gauche. Il y a longtemps qu'ils parlent de l'extravagance du département de la Milice, et ils n'aiment pas les chiffres que je leur donne. Or, je veux leur dire qu'il y avait une dette de $641,000 pour le paiement de laquelle mon prédécesseur aurait dû demander l'argent à la Chambre et que j'ai dû payer.

M. A. K. MACLEAN: L'honorable ministre dit que c'est une question de peu d'importance; pourquoi alors fait-il à son sujet autant de tapage?

M. HUGHES: Je montrerai dans quelques instants qu'elle fait partie du compte. Non, je vais le montrer immédiatement. Pour l'exercice 1911-1912—qui était celui de mon prédécesseur—les paiements de la milice se sont élevés à $7,729,948.

M. NESBITT: L'honorable ministre pourrait nous dire quelles étaient les crédits.

M. HUGHES: Je ne le sais pas. Elles dépassaient cela, mais je n'ai pas les chiffres.

M. NESBITT: Mais cela nous dirait exactement ce que nous voulons savoir.

M. HUGHES: L'honorable député pourra le chercher lui-même.

M. CARVELL: Le ministre devrait avoir les chiffres.

M. HUGHES: Ajoutez à ces paiements $641,000 pour les armes qui ont été livrées sur l'ordre de mon prédécesseur, et nous arrivons pour les paiements de l'année à la somme de $8,379,000.

M. NESBITT: L'honorable ministre n'a-t-il pas les prévisions devant lui? C'est là une question raisonnable.

M. HUGHES: La questions des prévisions n'a rien à faire avec cela.

M. NESBITT: Pourquoi pas?

M. HUGHES: Si elle a quelque chose à faire l'honorable député pourra le démontrer lorsque son tour de parler sera arrivé. Or, ce déficit était pour des armes et des effets d'équipement seulement, et ne comprend pas des comptes moindres ni aucune partie des 4 millions de piastres pour armes commandées pendant l'été de 1911. Lorsque je suis arrivé ministre, les magasins militaires étaient presque épuisés. Nous n'avions pas assez d'équipements pour deux régiments. Pas même assez pour un. Nous avons donc été obligés de remonter les magasins depuis ce temps-là. Je suppose qu'ils avaient été épuisés par la guerre sud-africaine. Il y avait encore d'autres dépenses

que mon prédécesseur n'a pas été obligé de faire, et dont il faut tenir compte si nous voulons faire une comparaison juste. La milice a été augmentée de plus de 25 pour 100, ce qui nécessite une dépense beaucoup plus considérable. Les soldes pour chevaux et volontaires ont été augmentés; pour les chevaux, 25 cents par jour. Les bataillons de ville ont fait plusieurs jours supplémentaires d'exercice dans les camps. Les corps de cadets ont été augmentés; 12,000 instituteurs ont été exercés; le personnel des instructeurs a été considérablement augmenté; et nous avons construit des salles d'exercice et établi des champs de tir autant que cela a été possible. Permettez-moi de résumer cette explication dans le tableau suivant:

1911-1912—Coût de la dernière année libérale		$ 7,729,948
Ajouté:		
Comptes restés impayés		649,508
Total		$ 8,379,456
1912-1913—Première année tory		$10,272,759
Déduction:		
Primes de la campagne contre les fénians	$ 991,600	
Comptes restés impayés	649,508	
⅓ du déficit	1,333,333	
Champ de tir Connaught	250,000	
Total	$3,224,441	3,224,441
Total réel pour 1912-1913		$ 7,048,318

Ainsi, la dépense pour 1912-1913 n'a été réellement que de 4½ pour 100 du revenu. Il y a un item d'environ $125,000 pour un nouveau champ de tir à Victoria (C.-A.); c'est un simple virement de compte. Nous avons dans cette ville un champ de tir qui vaut un million de dollars. Il offre des dangers et la ville veut qu'il disparaisse. La ville de Victoria possède une propriété de grande valeur qu'elle a offerte à l'adminitration des Travaux publics. Celle-ci devait y établir un champ de tir ou obtenir le crédit nécessaire dans ce but. Toutefois les fonds n'ont pas encore été votés. J'ai demandé au département des Travaux publics de construire mon champ de tir et d'en porter le coût au compte du département de la Milice, mais je n'ai pas eu un sou. Ainsi donc, le département de la Milice établit un nouveau champ de tir à cet endroit, bien que nous en ayons un dans la ville, et cette dépense ne devrait être comptée que comme virement de compte.

M. LEMIEUX: Le champ de tir de Victoria doit-il être converti en parc public?

M. HUGHES: L'ancien, oui. C'est ce que la ville demande. Elle a donné au département des Travaux publics d'Ottawa une propriété valant près d'un million de dollars. Notre champ de tir devait passer au département des Travaux publics. Je suppose que nous ferons un échange de propriété avec ce département.

M. LEMIEUX: A combien évaluez-vous votre nouveau champ de tir?

M. HUGHES: Trois quarts de million, et c'est la somme que je vais recevoir du département des Travaux publics. Que ce soit avec la ville de Victoria ou avec un département public que je traiterai, je me propose de combattre pour le département de la Milice comme je l'ai toujours fait. On verra donc d'après les chiffres que j'ai donnés que mes dépenses peuvent soutenir la comparaison avec celles de mon prédécesseur, qui ne sont guère plus faibles. Je ne critique pas ce qui a été fait. J'approuve de bon gré la dépense de millions, bien que je n'en susse rien. Sir Frederick Borden a dit que cette dépense était le résultat nécessaire de l'adoption du rapport du général French, et je ne critiquerai pas mon prédécesseur parce qu'il a obéi à un ordre de la Chambre en achetant ses armes, etc.

M. CARVELL: Le ministre voudra-t-il en donner **le détail.**

M. HUGHES: Je ne l'ai pas ici dans le moment.

M. CARVELL: Le ministre ne pourrait-il pas donner un aperçu général?

M. HUGHES: J'y arriverai dans un instant. J'ai ici un relevé de ces dépenses extraordinaires pour l'exercice 1912-1913.

Suppléments:	
Primes de la campagne contre les fénians	$ 991,600
Déficit, 1911	649,508
⅓ de $4,000,000	1,333,333
Augmentation dans la milice	550,000
Bataillons de villes dans les campagnes d'instruction	200,000
Augmentation de soldes:	
Hommes et chevaux	80,000
Cadets et instituteurs	350,000
Salles d'exercice	530,000
Champ de tir Connaught	235,000
Effets d'habillement, etc	500,000
Total	$5,419,441

La dépense pour cet exercice a été de $10,272,759. Si nous déduisons cette dépense extraordinaire de $5,419,441, nous arrivons à la dépense sur la même base que celle de mon prédécesseur. Nous trouvons donc que la dépense nette pour 1912-1913 a été de $4,-853,318.

L'année dernière, les corps suivants ont été convoqués: permanents, 3,000; non

permanents, 57,727; cadets, 44,680; instituteurs, 12,000; total, 117,207 personnes.

M. PARDEE: Le ministre a parlé d'une somme de $4,000,000. Ce chiffre est-il pour une partie seulement ou pour toute la dépense de la milice cette année?

M. HUGHES: Je donne ces chiffres simplement pour des fins de comparaisons. Vu que l'honorable député a critiqué la prétendue extravagance du département de la Milice, j'établis la comparaison entre les dépenses de l'administration précédente et celles de l'administration actuelle. Après avoir déduit les suppléments dont j'ai donné la liste, je constate que la dépense n'est que de $4,000,000.

M. EMMERSON: L'honorable ministre fait un argument *ad hominem*.

M. HUGHES: Rien de plus. En 1911-1912, la dépense pour la milice a été de $7,729,948, et en y ajoutant les dettes non payées de $649,508 on arrive à un total de $8,379,456. En cette année-là, les corps suivants ont été convoqués: permanents 3,000; non permanents 44,710, cadets 12,000, instituteurs 221; total 59,931, une moyenne de $139 par tête.

L'Angleterre dépense pour l'armée et la marine 40 pour 100 de son revenu; la France, 30 pour 100; l'Allemagne, 53 pour 100; l'Italie, 24 pour 100; les Etats-Unis, 47 pour 100, y compris les pensions; l'Australie, 27 pour 100; la Nouvelle-Zélande, 5½ pour 100; Canada, 7¼ pour 100, y compris les pensions; Canada, milice seule, 5⅔ pour 100; la Suisse, 26 pour 100. Pour montrer que le département de la Milice a été modéré dans ses dépenses, je ferai remarquer que l'augmentation de la dépense en 1913-1914 sur 1912-1913 a été de 166 pour 100 dans le département des Travaux publics; 37 pour 100 dans les Chemins de fer et Canaux; 59 pour 100 dans le département de l'Intérieur et 22 pour 100 dans la Milice.

Les dépenses du ministère de la Milice en 1913-1914 ne représentèrent que 5⅔ p. 100 du revenu total, tandis que celles du ministère des Travaux publics représentèrent 29½ p. 100, et celles du ministère des Chemins de fer et des Canaux, 24⅔ p. 100. En 1913, la Grande-Bretagne dépensait, *per capita*, $2.99 pour son armée, et $4.97 pour sa marine, soit un total de $7.21. L'Allemagne, dépensait, pour son armée, $4.50, et pour sa marine, $1.71, soit un total de $6.21; l'Italie: $2.36 pour son armée, $1.44 pour sa marine; total, $3.80; les Etats-Unis, $1.74 pour leur armée, $1.44 pour leur marine, et $1.90 pour pensions, abstraction faite de la milice de chaque Etat; l'Australie, pour son armée, $3.01, pour sa marine, $2.49; total, $5.50; la Nouvelle-Zélande, pour son armée, $2.29, pour sa marine, 45 cents; total, $274; le Canada, pour sa milice, $1.27, pour sa marine, 36 cents; total, $1.63.

Qu'on veuille bien le remarquer, l'argent dépensé pour la milice est distribué plus également dans tout le pays que l'argent dépensé par tout autre ministère. Voici un état estimatif des dépenses que fera en 1914-1915 le ministère de la Marine et des Pêcheries. On y a compris, naturellement, le service de protection des pêcheries.

Solde, appointements, argent, allocations, etc.	$5,088,300
Provisions, rations, nourriture, etc.	621,631
Transport	662,469
Vivres, munitions, habillements, achetés en Canada	2,791,500
Achat de terrains, loyer, eau, éclairage, chauffage des édifices, et autres dépenses	699,000
Achat de munitions de guerre en Angleterre	1,182,500

Ce n'est pas sans intérêt que la députation entendra parler des inspections faites par sir John French en 1910 et sir Ian Hamilton en 1912. Sir John French a fait 20 inspections; il a inspecté 105 unités, comprenant en tout 19,611 hommes, et ses inspections ont coûté $10,992.88. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux ayant fourni gratuitement les wagons nécessaires pour lui et son état-major, on n'a rien inscrit au chapitre des dépenses, en 1910; à ce sujet, sir Ian Hamilton a fait 31 inspections; il a inspectés 190 unités, comprenant en tout 37,401 hommes, et ses inspections ont coûté $20,740. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'ayant pas alors de wagons disponibles, il a fallu en louer du Pacifique-Canadien et de la compagnie Pullman pour transporter sir Ian Hamilton et sa suite.

M. PROULX: Etait-ce un convoi spécial?

M. SAM. HUGHES: Sir John French a fait 8,633 milles.

M. PROULX: Je demande si sir Ian Hamilton a voyagé en convoi spécial.

M. SAM. HUGHES: Je répondrai avec plaisir aux questions de la gauche. Sir Ian Hamilton a fait 13,051 milles.

M. CARVELL: J'en appelle au règlement. L'honorable ministre dit qu'il répondra avec plaisir aux questions de la gauche et il n'a pas répondu à celle du député de Prescott.

M. le PRESIDENT: Le règlement dit qu'un député qui a la parole est libre de répondre ou de ne pas répondre aux questions qu'on lui pose. Si l'honorable minis-

tre ne répond pas à celle-ci, nous devons en conclure qu'il ne veut pas y répondre.

M. CARVELL: Nous comprenons qu'il voulait dire autre chose que ce qu'il a dit.

M. SAM. HUGHES: Les camps d'exercice se trouvant distribués de la façon la plus désavantageuse, il a fallu beaucoup travailler et voyager pour remanier cette distribution et permettre à sir Ian Hamilton de visiter les différents corps de troupe en aussi peu de temps que possible.

Sir John French, sir Percy Lake et sir Ian Hamilton ont fait des recommandations au sujet des canons. Sir John French et sir Percy Lake ont conseillé l'emploi des canons ci-après désignés:

Canons de 13 livres	24
Canons de 18 livres	220
Obusiers du type Howitzer	72
Grosse artillerie	24

Voici combien on nous a livré jusqu'au mois d'octobre 1911:

Canons de 13 livres	24
Canons de 18 livres	100
Obusiers du type Howitzer	8
Grosse artillerie	24

On ne nous en a pas livré depuis. Je n'entends pas blâmer ni critiquer mon prédécesseur. Cette Chambre a approuvé le rapport de sir John French quand il lui a été présenté, et je l'ai approuvé comme le reste de la députation. Si j'ai fait des comparaisons, c'est seulement parce que je voulais établir que j'ai à répondre aux exigences des commandes données avant que j'eusse pris la direction du ministère de la Milice, et que si mon prédécesseur était encore ministre il serait obligé d'augmenter son budget comme j'augmente le mien. Voici comment les fusils ont été distribués:

Fusil Ross, court:	
Distribués aux troupes et aux cadets.	54,286
Dans les magasins	5,725
	60,011

Note.—Environ 40,000 de ces fusils sont pourvus de mires à ouverture.

Fusil Ross, long:	
Distribués aux troupes et aux cadets.	8,960
Dans les magasins	3,429
	12,389

Note.—Ces armes sont munies de fûts auxquels on peut adapter, au besoin, des hausses à ouverture.

Modèle III:	
Sur commande	20,000

Note.—On est à adapter à ces fusils des hausses à ouverture et à en faire la distribution.

Depuis que je suis ministre, je n'ai donné qu'une commande. Elle était de dix mille, et il faudrait en donner une semblable tous les ans. Il y en a une à acquitter depuis novembre dernier, et j'ai appris hier seulement que je n'avais pas fait rendre de décret par l'exécutif à cette fin.

M. LEMIEUX: Ce décret a-t-il été rendu?

M. HUGHES: Non, pas encore.

M. LEMIEUX: Quel est le prix du fusil?

M. SAM. HUGHES: $26.90, je crois. Je fournirai des détails plus tard. Je veux parler, pour le moment, des voyages en Europe.

M. LEMIEUX: En Afrique.

M. SAM. HUGHES: Des voyages en Afrique? Je ne suis pas encore allé en Chine ni au Japon, mais j'irai, et quand j'en reviendrai j'aurai la coiffure qu'il faudra.

Pendant nombre d'années mon prédécesseur envoya, chaque année, des officiers militaires en Europe. En 1907-1908, il y envoya sept officiers et six sous-officiers. Ce voyage coûta $26,772, c'est-à-dire plus que ce qu'aurait coûté la construction de deux salles d'exercices ordinaires. En 1908-1909, il y envoya six officiers et six sous-officiers. Qu'on veuille bien le remarquer, ils faisaient partie de la troupe permanente et cet argent leur fut voté par le parti que dirigeait le chef actuel de l'opposition. Le voyage de cette douzaine de miliciens coûta $32,601, c'est-à-dire plus que n'aurait coûté la construction de trois salles d'exercice.

M. CARVELL: Combien de temps dura leur voyage?

M. SAM. HUGHES: Je vous le dirai plus tard. On me fera plaisir en me laissant continuer.

M. CARVELL: Puisque l'honorable ministre ne veut pas fournir de renseignements, il va bien falloir le laisser continuer.

M. SAM. HUGHES: Comprenons-nous bien. J'en fournirai, mais à ma façon. En 1909-1910, sept officiers et six sous-officiers firent un voyage qui coûta $20,315, une faible somme qui aurait suffi pour construire deux salles d'exercice. En 1910-1911, quinze officiers et six sous-officiers firent, à leur tour, un voyage qui coûta $46,082. Je n'aurai pas la lâcheté de blâmer mon prédécesseur d'avoir envoyé tous ces messieurs se promener en Angleterre. Je l'approuve même d'avoir fait ce qu'il croyait devoir faire dans le plus grand intérêt de la milice. Seulement, j'ai varié quelque peu le programme.

M. MARCIL: N'est-il pas vrai que le prédécesseur de l'honorable ministre a plus

fait pour le ministère de la Milice que tout autre ministre de la Milice avant lui?

M. SAM. HUGHES: C'est une question relative. C'est comme si l'on vous demandait, en présence de deux jolies filles, laquelle des deux est la plus jolie. Mon prédécesseur était un excellent ministre de la Milice. Je l'ai déjà dit, et je le répète.

M. EMMERSON: Pourquoi les officiers étaient-ils envoyés en Angleterre?

M. SAM. HUGHES: Pour s'instruire. Qu'on me laisse continuer logiquement, je tiens à procéder, en tout, d'une façon logique.

M. CARVELL: D'après votre propre logique.

M. SAM. HUGHES: Je m'en trouve très bien. Je vais mon chemin et ne suis à la remorque de personne.

En 1911-1912 mon prédécesseur a fait faire à douze officiers et à six sous-officiers un voyage qui a coûté $38,729 au peuple, et je l'ai approuvé et l'approuve encore. Cette somme aurait suffi pour construire quatre salles d'exercice. En 1912-1913, la première année que j'eus la direction du ministère, ces frais de voyage s'élevèrent à $44,707. C'est mon prédécesseur qui avait choisi les officiers qui devaient faire ce voyage et j'ai respecté son choix.

Je vous dirai en quoi je me suis montré loyal envers mon prédécesseur, comme je l'aurais fait pour quiconque à qui j'aurais succédé. Un employé s'était tenu dans les salles de vote à Halifax, et il avait détourné de mon très honorable ami (M. Borden) tous les suffrages qu'il a pu; il avait travaillé contre lui et, quant à ceux sur lesquels son influence n'a pas eu de prise, il les a éloignés. J'aurais dû cassé cet officier. Je ne l'ai pas fait, parce que c'était un bon soldat.

M. EMMERSON: Vous lui avez appliqué la règle d'or.

M. SAM. HUGHES: Non pas; je lui ai fait une leçon.

M. GRAHAM: Entre les deux châtiments, vous lui avez infligé le pire.

M. SAM. HUGHES: Je l'ai fait venir à Ottawa.

M. KYTE: Lente torture!

M. EMMERSON: Qu'est-ce qu'en dit le directeur général des Postes?

M. SAM. HUGHES: J'ai fait venir à Ottawa cet officier. Il a reconnu sa faute, et je lui ai pardonné; mais je l'ai renvoyé à son régiment. C'était un bon officier, mais, en politique, un homme que les mauvais conseils induisaient facilement en erreur. Il a été amené devant moi, je lui ai fait comprendre sa faute, et je l'ai renvoyé à son régiment. J'ai découvert par la suite qu'il était un de ceux qui devaient aller en Angleterre et, bien que le service se trouvât encombré d'amis que l'administration libérale y avait fait entrer, j'ai envoyé cet homme en Angleterre pour y faire son cours, et ses dépenses font partie de cette somme de $44,000 qu'il y a ici. J'ai apporté l'année suivante (1913-14) une modification à notre programme, et la dépense relative à l'envoi d'officiers en Angleterre a été réduite à $10,000. Ces officiers sortent des troupes régulières. Je ne dirai rien contre ces troupes, dont les officiers sont, règle générale, de magnifiques soldats, mais je tiens à faire comprendre à la Chambre que nous avons trop longtemps fait l'éducation de ces hommes. Ce sont les cultivateurs et les contribuables du Canada à qui depuis bon nombre d'années les officiers de l'armée régulière doivent leur formation. Nous les envoyons aux écoles, nous les prenons comme novices et nous les faisons à nos frais passer en Angleterre, pour y suivre un cours complet d'instruction militaire. Ce cours, à mon avis, pourrait tout aussi bien se donner chez nous, et nous avons en conséquence fait venir de la métropole—car mon prédécesseur avait adopté ce plan, auquel il a été donné suite—des officiers qui instruiraient ces hommes. Ceux à qui il est donné cette instruction ne laissent pas de continuer leur travail au régiment, et c'est une économie d'autant. La troupe régulière n'est que de trois mille soldats environ, dont plusieurs sont employés à des services domestiques.

Ces officiers ne commanderaient pas plus d'une couple de régiments. Ceux-là qui auraient à aller au feu, et qui y sont allés, appartiennent à la Milice de ce pays.

J'ai cherché partout, de l'Atlantique au Pacifique, et j'y ai trouvé des hommes de valeur, d'éducation, de culture, comme mon honorable ami de Woodstock (M. Carvell), moi-même et quantité d'autres qui, pendant des années, ont donné leur temps, leur énergie, leur habileté. . .

M. CARVELL: Je ne suis pas de votre catégorie.

M. SAM. HUGHES: J'allais vous hausser à mon niveau. Je pourrais vous donner les noms d'officiers qui ont dépensé $50,000 dans leurs régiments et qui, chaque année, dé-

pensent pour la milice de 5 à 10,000 dollars. Les hommes qui commandent la milice de ce pays sont des avocats, des médecins, des instituteurs, des cultivateurs, des gens d'affaires, et jusqu'à des prédicateurs, car nous en avons quelques-uns. J'ai décidé de ne plus fournir l'occasion d'étudier la milice des autres pays aux seuls officiers de nos régiments, encore que ce soit de magnifique sujets. La première année que j'en ai eu la chance, j'ai envoyé aux manœuvres anglaises plus de sept officiers et deux sous-officiers. Les résultats ont été splendides. Il en a coûté $6,800, et ils ont, pendant des semaines, observé les manœuvres anglaises et françaises. En 1913-1914, cinq officiers et seize sous-officiers ont, moyennant une dépense de $24,620.33, fait le voyage d'Europe. Ils ont assisté aux manœuvres anglaises, françaises et suisses. Ces officiers venaient de toutes les parties du Canada, sans distinction de parti politique. Je crois même que les libéraux y avaient le dessus.

M. LEMIEUX: Etes-vous allés en Belgique?

M. SAM. HUGHES: J'y ai été moi-même.

M. MARCIL: Vous a-t-on pris pour des Canadiens ou pour des Anglais?

M. SAM. HUGHES: Je ne sais pas ce que veut dire l'honorable député.

M. MARCIL: Vous a-t-on pris pour des officiers anglais?

M. SAM. HUGHES: On savait que nous étions Canadiens, mais mon honorable ami n'ignore pas sans doute que les arrangements ont été faits par l'entremise des autorités britanniques. Quoique Canadiens, nous sommes des officiers anglais. Je suis officier anglais. Nous avons été reçus avec la plus grande courtoisie. Je dois dire qu'à ces manœuvres étrangères deux officiers seulement de chaque pays sont autorisés à porter l'uniforme, et le reste y va en civil.

M. LEMIEUX: On ma assuré que mon honorable ami a été pris pour Kitchener.

M. SAM. HUGHES: Je prends cela pour un compliment. Je n'ai certainement pas été pris pour l'empereur du Japon. Nos officiers doivent beaucoup à la bienveillance du général French, du général Hamilton et du général Ellison. Ce dernier est un vieil ami des Suisses, et ses bontés nous ont aplani le chemin. Je suis heureux de dire que tous nos officiers canadiens ont été accueillis partout avec la plus grande courtoisie.

Pour ce qui est de la Suisse, j'ai étudié avec beaucoup d'intérêt depuis deux ans son système de milice. Le service y est obligatoire et universel. Il se partage en trois classes: l'élite comprend ceux qui ont de vingt à trente-trois ans; la landwehr, de trente-trois à quarante ans; et le landsturm, de quarante et un à quarante-huit ans. Il est administré en partie par les cantons et en partie par la confédération. Il y a une taxe sur ceux qui ne prennent pas part aux exercices. C'est là un point sur lequel j'insisterai. Tout homme, riche ou pauvre, qui ne prend pas part aux exercices militaires paye six francs par an, et un franc et demi de plus pour chaque somme de mille francs à laquelle ses biens sont évalués et de 100 francs de revenu net. En 1911, la Suisse, sur une dépense totale de 172,439,221 francs, a consacré à sa milice la somme de 44,777,894 francs et 75 centimes; c'est-à-dire en taxes de la confédération seulement. La somme dépensée pour la milice représente 26 p. 100 de la dépense totale du pays. Les champs de tir et autres choses de cette sorte sont aux frais des cantons. Le total des forces militaires était en 1911 de 486,851 hommes, savoir: dans l'élite, 142,054; dans la landwehr, 69,513; dans le landsturm, 68,579, et, dans le complémentaire, 206,705. Je crois que le serment du soldat suisse vaut la peine d'être mentionné.

(Texte.)

Le serment de fidélité au drapeau est prêté selon la formule suivante:

'Les officiers, sous-officiers ou soldats jurent ou promettent solennellement:

'De rester fidèles à la Confédération; de sacrifier leur vie pour la défense de la patrie et de sa constitution; de ne jamais abandonner les drapeaux; de se conformer strictement aux lois militaires; d'obéir scrupuleusement et ponctuellement aux ordres de leurs chefs; de maintenir et d'observer une discipline sévère et de faire tout ce que l'honneur et la liberté de la patrie exigent d'eux.'

Je dirai, en passant, que tous ceux de nos officiers qui ont assisté aux manœuvres anglaises sont des hommes qui jouissent de la considération publique dans leurs régions respectives. Depuis leur retour, ils ont régulièrement donné des conférences aux divers corps de troupes, chose qui ne s'était jamais faite jusque-là, et, de cette façon, la milice entière a profité de l'expérience qu'ils avaient acquise aux manœuvres étrangères.

L'arsenal du Dominion a été modifié. Sans entrer dans les détails, je dirai que des défauts ont été constatés dans les munitions. A tout instant, il survenait quelque accident, et deux des meilleurs spécialistes

des bureaux de la guerre sont venus faire une visite de l'arsenal. Voici en substance quel a été leur rapport: Inspection insuffisante; 12,000,000 de cartouches ont été détruites par ordre comme inutilisables; projectiles pour canons de dix-huit à tir rapide trouvés défectueux (perte s'élevant à $100,000); absence de cordite pendant six mois qu'a duré la confection de balles et cartouches; sept mille projectiles totalement confectionnés et vingt mille en partie pour canons de dix-huit, mais un seul projectile était parfait; quinze de ces bombes, sur soixante et quinze mises à l'épreuve, n'ont pu pénétrer dans le canon; une a éclaté à l'intérieur et a presque détruit une pièce de 7 mille dollars. De nouvelles matrices et machines ont été installées, et il en sort maintenant des munitions de la meilleure sorte, et je demanderais à la Chambre de déclarer qu'il est six heures, et je remercie la députation de la patience avec laquelle elle m'a écouté.

M. CARVELL: Est-ce que le ministre ne répondra pas, comme il a promis de le faire, aux questions que je lui ai posées?

M. HUGHES: J'en ai pris note.

M. CARVELL: Il s'agit de savoir combien de temps ces officiers sont restés en Angleterre au cours des années 1907, 1908, 1909 et 1910.

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

Reprise de la séance.

Milice et Défense.—Allocations aux officiers de la milice active, $123,000.

M. PROULX: Avant que nous passions à l'examen d'aucun crédit, je ferai observer que le ministre a déclaré cet après-midi qu'il accueillerait favorablement toute question que lui poserait un membre de l'opposition. J'ai à une ou deux reprises posé des questions au ministre, qui n'a pas daigné y répondre. On m'informe qu'il s'est déclaré disposé seulement à répondre aux questions qui lui seraient faites par des gentlemen. J'aimerais savoir si c'est bien là ce qu'il a dit.

Plusieurs DEPUTES: Répondez!

M. le PRESIDENT: A l'ordre! Je suis d'avis que l'honorable député doit s'en tenir à la question.

M. PROULX: J'ai posé des questions à l'honorable ministre, cet après-midi, et il a fait comme s'il ne m'entendait pas. Il aurait déclaré, à ce qu'on me dit, qu'il ne répondrait qu'aux questions posées par des gentlemen. Je désire savoir s'il a ou non fait pareille déclaration.

M. SAM HUGHES: Je ne trouve pas ce crédit dans le cahier des crédits.

M. A. K. MACLEAN: Il me semble, monsieur le président, que vous ne devriez pas encourager le ministre de la Milice à ne pas répondre à la question de l'honorable député de Prescott. C'est assurément une question qu'il a le droit de poser, et il n'importe guère qu'elle se rapporte ou non au crédit que nous sommes à délibérer. Je ne crois pas que l'honorable ministre ait fait la remarque que, suivant l'honorable député de Prescott, quelques-uns lui attribuent, mais nous serions heureux d'entendre le ministre déclarer qu'il ne l'a pas faite.

M. SAM HUGHES: Je ne répondrai pas à pareille question faite sur un pareil ton.

M. CARVELL: J'espère que mon honorable ami le ministre n'adoptera pas cette ligne de conduite. Evidemment, il est la victime d'une profonde aberration. Il a invité les membres de la députation à se rendre ici; et s'il faut reconnaître que le ministre a la haute main sur les affaires du département de la Milice en ce moment, assurément il ne déniera pas aux membres de l'opposition lorsqu'on les invite à se trouver ici, le droit de lui poser des questions. Je ne sais pas au juste quel motif le ministre pouvait avoir de traiter le député de Prescott comme il l'a fait cet après-midi. Je lui ai fait observer, sur un ton poli, que l'honorable député de Prescott lui avait posé une question et qu'il n'y avait pas répondu. Peu importe que le ministre ait quelque ressentiment contre l'honorable député de Prescott, celui-ci n'en fait pas moins partie de la députation, et le ministre, à mon avis, envisage cette affaire sous un jour entièrement faux. Il semble se figurer que, du moment qu'un membre de l'opposition lui fait une question, il lui déclare la guerre, et qu'il faut lui répondre avec vivacité.

Tel n'est pas notre dessein en interrogeant le ministre, et sûrement, il serait chagrin si nous lui répondions sur le même ton. Je ne veux pas faire de menaces au ministre, mais la ligne de conduite qu'il adopte n'est pas favorable à l'impartiale délibération de son budget. Quand le ministre nous demande de lui voter dix ou onze millions, certes, il doit reconnaître aux membres de l'opposition le droit de demander des explications. Je prie le ministre d'oublier tout ressentiment qu'il peut avoir, et d'oublier aussi qu'il a fait ce

qu'aucun autre ministre peut-être n'avait fait avant lui, savoir: avertir tous les membres de la gauche de se trouver ici, ce qui équivaut à un défi. Venez ici que je vous insulte, car c'est évidemment ce que cela veut dire pour nous. Le ministre dira peut-être que tel n'était pas son but. S'il le déclare, nous le croirons sur parole et nous serons heureux de lui voir prendre cette attitude. Nous ne voulons pas rester avec l'opinion que le ministre a voulu nous être désagréable; mais lorsqu'un député de la gauche pose au ministre une question convenable, il a droit à une réponse convenable, indépendamment de tout ressentiment personnel que le ministre peut nourrir à l'égard de ce député. C'est là, à mon avis, une proposition raisonnable.

Le ministre cet après-midi, à un moment donné, a prétendu que je cherchais à lui donner le change; il n'en était rien, j'essayais simplement de me procurer un renseignement. Je ne veux pas rendre publiques des affaires d'une nature privée, mais j'ai eu une conversation avec le ministre, antérieurement, au sujet de cette affaire même, et je pense que le ministre n'a pas oublié la circonstance. J'allai trouver le monsieur qui était chargé de la responsabilité dans le temps, je l'interrogeai, et il me dit que ce n'était pas sérieux. Je désire obtenir le renseignement. Peu m'importe que sir Frederick Borden ait laissé une dette de 2 millions; tant pis pour sir Frederick Borden, et le ministre est parfaitement justifié de renseigner le Parlement à cet égard. Ce n'est nullement notre désir que le ministre jette le moindre voile sur ce qui s'est fait sous le régime de son prédécesseur; nous tenons à ce qu'il nous dise tout. J'avais le droit de poser au ministre cette question, et j'avais le droit d'en recevoir une réponse convenable, et je ne veux pas qu'on m'accuse de chercher à donner le change quand je pose au ministre une question sensée.

Je ne fais pas de menace; que le ministre se débarrasse de cette idée une fois pour toutes. Je vise simplement à lui soumettre cette proposition, et le ministre ferait mieux de se dépouiller de ces manières belliqueuses et de se rendre compte qu'il n'est pas ce soir le ministre de la Guerre, mais un ministre du Gouvernement, qui vient ici demander au Parlement de lui voter de 10 à 11 millions, et que les membres de l'opposition ont le droit de lui poser des questions et de s'attendre à ce qu'on leur réponde avec modération et courtoisie. Le ministre m'a déclaré qu'il serait heureux de répondre à toute question qui lui serait posée par un gentleman. Je ne prétends pas que le ministre cachait sous ces paroles une allusion blessante à l'honorable représentant de Prescott. Je dois dire que lorsque la réponse me fut faite, ce n'est pas l'idée que j'en eus; et je ne pense pas que telle fut la pensée du ministre; mais évidemment l'honorable député de Prescott l'a compris de toute autre manière. Le ministre a fait cette déclaration, et je pense que, en justice pour lui-même, sinon pour l'honorable représentant de Prescott, il devrait déclarer s'il a fait cette observation avec l'idée d'offenser ou avec une intention courtoise.

M. SAM. HUGHES: Je suis obligé de la très aimable remontrance qu'on vient de me faire.....

M. CARVELL: Vous voilà encore parti.

M. SAM. HUGHES: Quel droit l'honorable député a-t-il de venir me faire la leçon? J'ai répondu à toutes les questions qui m'ont été posées cet après-midi.

M. CARVELL: Sauf une.

M. SAM HUGHES: Je n'avais pas par devers moi les données requises pour répondre à celle-là. Je les ai maintenant. J'ai répondu à toutes les questions que m'ont posées cet après-midi les membres de la députation. Je n'étais tenu de répondre à aucune de ces questions pendant que je faisais mon exposé. J'étais à développer une idée quand mon très honorable ami le leader de l'opposition demande à me poser une question, comme il se trouvait interrompre le fil de mon argumentation, je lui demandai d'attendre que je fusse arrivé à un point d'arrêt. L'honorable député de Carleton aurait mauvaise grâce de vouloir me catéchiser. Il a pris la parole une ou deux fois cet après-midi, si j'ai bonne mémoire, pour prononcer un discours. . .

M. CARVELL: Du tout.

M. SAM. HUGHES. Disons un discours en miniature. Je répondrai à toute question qui me sera poliment faite; mais je dois contester à qui que ce soit le droit de me faire des remontrances, de me reprocher de montrer de l'humeur, ou de m'être exprimé de telle ou telle manière; qu'on prenne mon langage pour ce qu'il vaut. Je crois que l'honorable député chercherait en vain dans

le compte rendu de nos débats quelqu'un qui s'est montré mieux disposé que moi à renseigner et éclairer ses adversaires. Depuis trois ans que j'ai eu à présenter le budget de la milice, c'est la première fois que les cahiers sont adressés d'avance aux membres de la députation, afin qu'ils soient pleinement à même de se mettre au courant de tout.

M. CARVELL: Le ministre fait erreur. La même ligne de conduite a été suivie par son prédécesseur.

M. SAM. HUGHES: En général, mais non pas en détail. J'ai tous les cahiers.

M. CARVELL: On transmettait un document quelconque.

M. SAM. HUGHES: Oui, un document général, mais mes renseignements ont été transmis en détails, et pour chaque credit.

M. CARVELL: C'est une question de mesure.

M. SAM. HUGHES: J'ai transmis ces renseignements afin de manifester mon désir d'informer la Chambre et le pays relativement aux affaires de mon département. Je suis venu ici et j'ai déclaré franchement que j'approuvais tous les crédits demandés par sir Frederick Borden. Je ne trouve pas à redire à cela; j'ai soulevé cette question simplement pour qu'on sût que, quelque fût le parti ou le ministre aux affaires, ces comptes du département de la Milice devaient être soldés.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre en effet s'est montré très disposé à répondre aux questions; mais le grief de l'honorable député de Prescott est plutôt d'une nature personnelle, et je crois que le ministre devrait y prêter attention.

M. SAM. HUGHES: Si c'est une affaire personnelle, que l'honorable député vienne me trouver, qu'il m'adresse la parole, et je lui répondrai.

M. le PRESIDENT: Je dois rappeler aux honorables membres que, d'après le règlement, la question qui fait l'objet d'un rappel au règlement doit être délibérée aussitôt que soulevée. Je n'ai pas moi-même entendu prononcer la parole dont on se plaint, mais la règle posée par Bourinot est telle que je l'ai dit et je rends ma décision en conséquence.

M. PROULX: J'ai posé une question légitime au ministre cet après-midi. Je vais la lui poser de nouveau, et j'espère qu'il légitime au ministre, cet après-midi. Je mentionner ses dépenses de voyage en compagnie de sir Ian Hamilton, l'été dernier, et il les a comparées à celles de la tournée de sir John French. Je lui ai demandé si, oui ou non, il a voyagé par train spécial en compagnie de sir Ian Hamilton, et il a refusé de répondre à ma question. Le ministre est-il disposé à y répondre maintenant?

M. SAM. HUGHES: Sir Ian Hamilton a voyagé par convoi spécial avec moi.

M. PROULX: Combien l'honorable ministre a-t-il payé pour ce convoi spécial?

M. SAM. HUGHES: J'ai donné les chiffres cet après-midi.

M. PROULX: Vous nous avez fourni les chiffres en blocs; mais je désirerais savoir combien vous avez payé pour ce convoi spécial?

M. SAM. HUGHES: J'ai déjà donné ces chiffres deux ou trois fois, en réponse à des questions, depuis le commencement de la session.

M. PROULX: Est-ce que le ministre ne peut me fournir ce renseignement, à l'heure actuelle?

M. SAM. HUGHES: Je le fournirai à l'honorable député, lorsque nous en serons arrivés à la discussion de ce crédit.

M. le PRESIDENT: J'ai une question assez difficile à résoudre. Je désirerais savoir, si le comité désire entreprendre une discussion générale des crédits, ou bien les examiner article par article?

M. SAM. HUGHES: Vu que j'ai fait l'exposé de mon budget cet après-midi, je suis maintenant prêt à répondre à toutes les questions que ces messieurs désireront me poser. Je m'efforcerai de répondre franchement à leurs questions, comme je l'ai toujours fait d'ailleurs, sans tergiversations et sans équivoques.

M. le PRESIDENT: Je dois insister, afin d'obtenir une décision de la part du comité, car je me trouve dans une situation assez difficile. Les règlements de la Chambre disent que les discours prononcés devant la Chambre siégeant en comité général doivent strictement avoir rapport à l'article ou à l'objet qui est en discussion.

M. CARVELL: Ne serait-ce pas une grave erreur de la part de la Chambre de se départir de la règle, qui a toujours été en vigueur, si j'ai bonne mémoire, au cours des dix dernières années?

Cette règle a toujours été inscrite dans le manuel des règlements de la Chambre, mais nous ne nous sommes jamais limités à discuter simplement l'article en délibération.

M. SAM. HUGHES: L'année dernière et les autres années, il y a eu beaucoup de dissertation, pour ainsi dire, sur tous les sujets.

M. KNOWLES: Il ne devrait pas être dit que nous avons obtenu cela comme une faveur ou une grâce de la part du ministre. Nous ne voulons pas devoir de faveurs au ministre de la Milice, en dépit des conversations de couloirs, dont on s'est servi sur le parquet de la Chambre. Je ne désire nullement critiquer votre conduite, monsieur le président, parce que vous avez soulevé cette question; mais cela me semble très étrange qu'il soit nécessaire d'avoir une décision formelle de la Chambre siégeant en comité, après avoir été témoin du contraire, pendant neuf sessions, lorsqu'il s'agit de la discussion des crédits. Si le président était si désireux de se conformer aux règlements, est-ce qu'il n'aurait pas encore été plus dans l'ordre en disant: Avons-nous le consentement unanime de la Chambre d'abandonner l'examen de ces crédits aujourd'hui, vu que c'est jeudi, et que l'on n'en a pas encore commencé l'étude?

Je désire que l'on prenne note de ma prétention, à savoir que nous avons parfaitement le droit, en vertu de la coutume qui existe pour ainsi dire de temps immémorial en cette Chambre, de poser au ministre, avant de commencer l'examen de ses crédits, toute question qui a trait aux dépenses de son département à effectuer.

M. McCREA: J'ai posé au ministre quelques questions relatives au loyer ou à l'achat d'une propriété de Mme A. M. Worthington, à Sherbrooke; on m'a répondu que l'on avait loué cette propriété au prix de $100 par mois et qu'elle servait de quartiers temporaires. Dans quel but a-t-on loué ces quartiers?

M. SAM. HUGHES: L'honorable député sait sans doute que les quartiers du 53e régiment ne sont pas encore terminés. On est à restaurer l'ancien palais de justice, afin que le régiment s'en serve comme d'arsenal; mais, dans l'intervalle, il faut que les officiers et la fanfare aient des quartiers temporaires. Nous avons loué ces appartements dans ce but-là.

M. McCREA: Est-ce que les soldats vont faire l'exercice dans ce local?

M. SAM. HUGHES: Ils tiendront là leurs réunions, conférences, etc., tout comme on le fait dans les salles d'exercice.

M. McCRAE: Est-ce que ces prémisses serviront, pour employer le language militaire, de mess pour les officiers, ou ce que j'appellerais un club pour les officiers? A quelles fins serviront-elles?

M. SAM. HUGHES: Dans toutes les salles d'exercice existant actuellement au Canada, il y a des chambres affectées aux réunions, aux conférences et ainsi de suite; là où les bâtiments ne contiennent pas de chambres pour ces fins, nous en louons en dehors. Les officiers s'en servent pour les conférences, les examens, pour étudier, et, je le présume, pour converser et fumer.

M. McCRAE: L'édifice du club Saint-George a été détruit par un incendie, l'automne dernier; le club s'est installé dans l'édifice en question, et il l'occupe encore ou il l'a occupé jusqu'à tout dernièrement. A-t-on conclu quelques arrangements avec le club pour qu'il continue à occuper cet édifice, et dans l'affirmative, quelles sont les conditions?

M. SAM. HUGHES: Si je suis bien informé, le club a reçu avis de déménager et de céder le local aux officiers du 53e régiment.

M. McCRAE: Pour quand?

M. SAM HUGHES: Je ne suis pas au courant de tous ces détails; mais je prendrai des renseignements.

M. McCRAE: Des citoyens de Sherbrooke m'ont informé que les membres du club Saint-George doivent demeurer là en qualité d'hôtes des officierrs du 53e régiment, jusqu'à ce qu'ils aient reconstruit leur édifice. Est-ce que c'est vrai?

M. SAM. HUGHES: Je n'ai jamais entendu parler de cela, mais je vais m'en informer.

M. McCRAE: A quelle date a-t-on loué cet édifice de madame Worthington?

M. HUGHES: Tout dernièrement; il y a à peine quelques semaines.

M. McCRAE: Permettez-moi de vous demander de nouveau si, oui ou non, ce local sera utilisé, pour ce que l'on est convenu de désigner en langage militaire: un mess pour les officiers?

M. SAM. HUGHES: Elles serviront exactement aux mêmes fins que ces chambres

servent dans les salles d'exercice: pour les réunions et les autres fins légitimes du régiment.

M. McCREA: A mon avis, cet édifice sert de mess ou de club pour les officiers. Il sert également, et cela depuis le mois de décembre dernier, de quartiers au club Saint-George, et, dans mon opinion, le club n'est pas déménagé. D'après les renseignements que je possède, les membres du club ont été invités à rester dans cet édifice, les hôtes des officiers du 53e régiment, jusqu'à ce que leur propre édifice ait été reconstruit. Je ne jalouse pas les membres du club, et je ne crois pas que la récompense dépasse leurs mérites, car, à mon avis, ils sont dignes de toutes les faveurs du parti conservateur, parce que le local de cette institution a toujours servi de salle de comité d'aussi loin que je puisse me rappeler, et je suppose qu'il en est encore de même à l'heure actuelle. Mais je me demande si l'existence d'un endroit de cette nature est bien nécessaire. Nous possédons deux salles d'exercice à Sherbrooke, et passablement d'équipements militaires. Dans mon opinion, dépenser l'argent du public, afin de maintenir un mess pour les officiers, n'est pas le meilleur usage que l'on puisse faire de ces sommes, même pour des fins militaires. La population du comté de Sherbrooke va nous le démontrer en temps et lieu. La population de la ville de Sherbrooke n'est pas tout à fait de 20,000 âmes; cependant, elle possède deux salles d'exercice, comme je l'ai déjà dit; l'une comprend un arsenal complet, et l'autre est à la veille d'en avoir un des plus modernes sous tous les rapports. Le militarisme peut être une excellente chose, mais je ne crois pas qu'une population de 20,000 âmes ait besoin de deux salles d'exercice. A part cela, la millice locale occupe deux autres édifices.

Les militaires occupent les étages supérieurs de l'édifice Brooks, ainsi que des appartements au rez-de-chaussée, pour lesquels on paie un loyer de $75 par mois, et voilà maintenant qu'on loue encore la maison de Mme Worthington à raison de $100 par mois. A mon avis, on pourrait trouver un moyen de dépenser plus avantageusement les deniers publics.

Si, par exemple, on affectait cet argent à enseigner au peuple les meilleures méthodes de culture, on atteindrait un meilleur but qu'en le dépensant afin de développer le militarisme au sein de notre population.

Au point de vue politique, je ne devrais pas trouver à redire contre ces agissements, parce qu'ils sont de nature à me faire plus

de bien qu'au parti que l'on désire aider de cette façon-là. Mais je ne vis pas de la politique, et je ne m'y intéresse que médiocrement. Mon devoir de représentant du peuple consiste à donner au Gouvernement mes avis et mes opinions, et en l'occurence, j'invite le premier ministre à porter un peu plus d'attention à ce qui se passe dans le ministère de la Milice.

Le ministre de la Milice, cet après-midi, en mentionnant une réponse que je lui ai donnée, a prétendu que je venais de me réveiller. La chose est possible, et il se peut que j'aie pris plus de temps à me réveiller que je ne l'aurais dû. Mais je ne serais pas surpris qu'il constate avant longtemps qu'un bon nombre d'autres gens se sont réveillés et se réveillent tous les jours.

Il y a un dicton qui prétend qu'il suffit d'un mot pour mettre le sage sur ses gardes. Je me permettrai donc d'avertir le ministre de la Milice que sa politique militariste, à mon avis, est loin d'être aussi populaire qu'il semble le croire, dans le comté de Sherbrooke.

Je lui conseille la modération et la prudence. Le ministre nous a dit qu'une partie nécessaire de l'instruction à donner à notre jeunesse, c'est de lui enseigner à tirer juste, en prévision de troubles futurs. Je ne saurais dire si les membres de ce cercle pourront tirer juste au besoin? Mon opinion est qu'ils ne le sauraient faire.

M. SAM. HUGHES: L'honorable député s'est révélé comme une véritable guerrier—insultant grossièrement les membres du club Saint-George en leur absence.

Des VOIX: Allons donc!

M. SAM. HUGHES: Je n'en sais absolument rien; j'ignorais l'existence même de ce cercle et je l'ignore encore.

M. KNOWLES: Je soulève une question de règlement. Un ministre d'Etat est-il autorisé à dire qu'un député "insulte grossièrement" quelqu'un? Si l'expression n'est pas parlementaire, je demande que le ministre se rétracte.

M. SAM. HUGHES: Monsieur le président. . .

Des VOIX: A l'ordre!

M. le PRESIDENT: Le ministre a le droit de formuler ses observations sur la question de règlement.

M. SAM. HUGHES: Je n'ai appliqué cette expression à aucun député.

M. KNOWLES: Qu'avez-vous dit?

M. SAM. HUGHES: L'honorable député pourra relire le compte rendu. Il a jugé bon de prendre une certaine attitude. . .

M. KNOWLES: Le ministre peut formuler ses observations sur la question de règlement, mais il ne saurait soulever d'autres questions, tant que le président n'aura pas rendu sa décision. Voici la question de règlement que je soulève: le ministre de la Milice a dit que le député de Sherbrooke (M. McCrae) avait grossièrement insulté les membres du club Saint-George en leur absence.

M. le PRESIDENT: Dois-je comprendre qu'on s'est servi de ces paroles?

M. SAM. HUGHES: Vous avez entendu ce que j'ai dit.

M. le PRESIDENT: A mon avis, l'expression "insulte grossière" appliquée à un député est un peu trop énergique. Il est préférable d'éviter ici l'emploi de pareille expression.

Des VOIX: Retirez-la.

M. SAM. HUGHES: Je n'ai appliqué cette expression à aucun député.

M. KNOWLES: Je demande votre décision, monsieur le président. Je déclare que j'ai entendu le ministre se servir de cette expression à l'endroit du député de Sherbrooke: "qu'il avait grossièrement insulté les membres du club Saint-George en leur absence."

M. le PRESIDENT: Le ministre devrait élucider sa pensée et nous dire à qui il a appliqué cette expression. S'il a visé un député, je le répète, c'est là une expression dont il faut éviter l'emploi ici, et il conviendrait la retirer.

Des VOIX: Donnez votre décision.

M. le PRESIDENT: Silence! Le ministre dit qu'il n'a pas appliqué cette expression à l'honorable député.

Des VOIX: Il l'a fait.

M. KNOWLES: La question de règlement est . . . . Mais je vois que le ministre s'est levé; désire-t-il faire quelque observation sur la question de règlement?

M. SAM. HUGHES: Je n'ai pas d'observation à présenter sur la question de règlement.

M. KNOWLES: Je n'en ai point encore fini, monsieur le président. Il ne suffit pas que vous décidiez qu'il faut retirer l'expression en question, mais vous avez le devoir d'exiger son retrait. Quand un député viole l'étiquette parlementaire, il ne saurait se dérober à la décision du président en affirmant qu'il ne s'est pas servi de l'expression qu'un député l'a entendu formuler. Comme il s'est servi de cette expression et que vous l'avez vous-même entendue, vous avez non seulement le devoir de déclarer que cette expression n'est pas parlementaire, mais vous avez encore le devoir impérieux de lui ordonner de se rétracter.

M. MICHAEL CLARK: Puis-je analyser brièvement ce qu'a dit le ministre? Peut-être ne se rend-il pas bien compte de toute la porté du langage dont il s'est servi, cela soit dit en toute charité. Ce que nous avons entendu de ce côté-ci, c'est que le ministre a accusé l'honorable député de Sherbrooke d'avoir grossièrement insulté les membres du club Saint-George de Sherbrooke.

Des VOIX: En leur absence.

M. MICHAEL CLARK: Qu'importe. Or, insulter grossièrement une personne, à mon sens, c'est se servir d'un langage grossier et insultant à son endroit. Et seul un polisson se sert d'un langage insultant. Par conséquent, quand le ministre accuse l'honorable député d'avoir grossièrement insulté le cercle en question, il l'accuse en réalité d'être un polisson. J'offre cette observation au ministre en toute charité et loyauté. A mon avis, l'emploi de pareil langage, monsieur le président, frise l'hérésie en matière de convenances parlementaires.

M. le PRESIDENT: Il y a une règle portant qu'il ne faut pas révoquer en doute les explications que donne un député, touchant le langage qu'il a employé ou la portée de ce langage. J'ai bien entendu le mot "insulte grossière"; mais, comme le ministre a déclaré qu'il n'avait pas appliqué ces paroles à l'honorable député, cette règle s'applique ici, et, à mon avis, quand bien même on pourrait lui donner l'interprétation formulée par certains députés, on peut considérer l'explication du ministre comme une rétractation.

M. SAM. HUGHES: L'honorable député a fait allusion à la location de ces salles d'exercice. Il le sait parfaitement, il existe deux régiments à Sherbrooke et il n'ignore nullement la cause du différend qui a surgi à Sherbrooke. Il y a un excellent régiment canadien français.

M. PARDEE: Quelle est votre décision, monsieur le président?

M. le PRESIDENT: J'ai décidé que le ministre ayant déclaré qu'il n'avait pas visé le

député de Sherbrooke, la question de règlement est décidée.

M. PARDEE: A qui donc a-t-il appliqué ces paroles?

M. CARVELL: Bien que j'aie prêté une oreille attentive, je n'ai pas encore entendu le ministre dire qu'il n'avait pas appliqué ces paroles au député de Sherbrooke.

M. le PRESIDENT: L'incident est clos.

M. CARVELL: Le ministre a presque tenté de nier qu'il se fût servi de ces paroles. Nous savons tous qu'il s'en est servi. Les députés de droite et de gauche savent qu'il a prononcé ces paroles. Si le ministre veut offrir une explication en conformité de votre décision et déclarer qu'il n'a pas visé le député de Sherbrooke, il aurait peut-être le droit de le faire. A mon avis, il faudrait régler cette question et le ministre n'a pas plus de droit ici qu'un simple député. Assurément, le ministre ne veut pas enfreindre le règlement. Il a le devoir de préciser et élucider la signification des paroles qu'il a employées.

M. SAM. HUGHES: J'ai déclaré que ces paroles ne visaient nullement le député de Sherbrooke, et pour moi cela règle la question.

M. CARVELL: A qui avez-vous donc appliqué ces paroles?

M. SAM. HUGHES: Je ne suis pas obligé de le dire.

M. KNOWLES: Quant à la question de règlement.

M. le PRESIDENT: A mon avis, la question de règlement est vidée.

M. KNOWLES: Non; j'ai le droit d'en appeler de votre décision; mais, auparavant. . .

M. le PRESIDENT: L'appel est parfaitement autorisé par le règlement.

M. KNOWLES: Avant d'en appeler, je tiens à demander au premier ministre, que tous les députés de la gauche tiennent pour un parfait gentleman, s'il voudrait bien nous exprimer sa pensée au sujet de la convenance du language dont s'est servi le ministre de la Milice à l'endroit du député de Sherbrooke. C'est le premier ministre qui est responsable du décorum en cette Chambre et par égard pour le ministre de la Milice lui-même, je demande au chef de la Chambre de nous donner son avis.

[Le Président.]

Le très non. M. BORDEN (premier ministre): Si je ne me trompe, le ministre de la Milice a déclaré que ses paroles ne visaient nullement le député de Sherbrooke.

M. KNOWLES: Avez-vous ajouté foi a cette déclaration?

M. le PRESIDENT: A l'ordre!

M. BORDEN: L'honorable député le sait, il faut donner aux paroles d'un député l'interprétation qu'il leur prête lui-même. Le ministre a déclaré que ses paroles ne visaient aucun collègue et qu'il n'avait nullement eu l'intention de les appliquer à un collègue.

M. CARVELL: Pourquoi s'est-il servi de ces paroles?

M. KNOWLES: Le premier ministre ne nous a pas révélé toute sa pensée.

M. SAM. HUGHES: Le député de Sherbrooke connaît la raison d'être du nouveau régiment dans cette ville. Un des deux régiments est canadien français et l'autre est anglais. Le 53e n'avait pas de salle d'exercice; il occupait la salle d'exercice, à l'extrémité de la ville habitée par les Canadiens français; or, afin de couper court à la difficulté créée, non pas par moi, mais par mon prédécesseur—j'ignore si l'honorable député a contribué à cet arrangement—le régiment canadien français, le 54e, un excellent régiment, fut installé à l'extrémité supérieure de la ville, dans la nouvelle salle d'exercice.

Le 53e devait l'occuper à certaines dates en attendant que sa propre salle d'exercice fût prête. La salle n'était pas prête et, comme le sait l'honorable député, l'arsenal n'était pas fini. Il avait un bon local dans le vieux bâtiment. C'eût été injuste de demander à ce régiment d'abandonner l'ancien bâtiment, d'évacuer les salles où les officiers tenaient leur réunion et d'aller dans la haute ville où il n'y avait pas de salles à leur disposition. En d'autres termes, le département les ayant déménagé du vieux bâtiment, devait les mettre à l'arsenal où il y avait des quartiers. Ce sont les quartiers destinés au nouveau régiment, le 53e, et on a l'intention de les occuper jusqu'à ce que le vieux bâtiment soit mis en état de servir de quartiers pour le 53e régiment. L'honorable député sait cela aussi bien que personne et je ne comprends pas ce qui a motivé son intervention ce soir. Je n'ai jamais entendu parler d'aucune autre intention avant aujourd'hui.

M. TOBIN: Je dirai au ministre de la Milice que la population des Cantons de l'Est est surprise que le ministre, après avoir dit qu'il défendrait l'alcool dans tous les camps du Canada, permette à ses officiers d'avoir des salles au club Saint-George et paye le loyer pour ce club. Dans la ville de Sherbrooke on sait que le club Saint-George est une entreprise tory. Le ministre dit qu'il ignore ce qu'est le club Saint-George. Je suis surpris qu'il fasse une telle déclaration dans une Chambre composée de gens intelligents. Comme l'a dit le ministre, il y a deux salles à Sherbrooke qui ont été construites à grands frais. Quand l'automne dernier le club Saint-George a brûlé, on a loué la maison de Mme Worthington. Je suppose qu'on a trouvé difficile de pourvoir aux dépenses et on a demandé au ministre d'aider à payer les frais. Dans ce club on sert autre chose que de l'eau fraîche. Le ministre le sait, et, s'il l'ignore, il devrait être renseigné. Il y a deux ans il est venu à Sherbrooke. Dira-t-il qu'il n'est pas allé au club Saint-George?

M. SAM. HUGHES: Je suis allé déjeuner dans un club, mais je ne sais pas où c'était.

M. TOBIN: Et vous savez si on y a servi du whisky blanc. Je suis surpris d'entendre le ministre dire qu'il ne savait pas qu'il existait un club semblable. Il doit l'admettre maintenant

M. SAM. HUGHES: L'honorable député m'a fait dire ce que je n'avais jamais dit. Je n'ai jamais de ma vie entendu parler du club Saint-George avant ce soir et je n'ai jamais su qu'on vendait de l'alcool dans ce club. Je présume que d'après l'usage en vigueur dans tous les clubs du Canada, on peut y vendre de l'alcool. Je ne dirige pas les clubs, je dirige la milice du Canada. Quand les officiers louent un édifice, je puis assurer la Chambre que nous nous en occupons et s'il existe un semblable état de choses, si le club Saint-George occupe les locaux du 53e régiment, il y aura une enquête et une mesure sera prise.

M. TOBIN: Le ministre dira-t-il qu'il n'y pas assez de place dans les deux salles de Sherbrooke pour les services des deux bataillons? Est-ce pour servir de club à des messieurs? Nous ne voulons pas de cela dans les Cantons de l'Est. Nous voulons bien dépenser certaines sommes pour la milice, mais nous ne voulons pas que le ministre paye pour les clubs de civils. Je suis étonné. Je croyais que le ministre de la Milice travaillait toujours dans l'intérêt de la milice et beaucoup de nos jeunes gens des Cantons de l'Est n'approuvent pas cette conduite.

M. McCREA: Le ministre dit que la propriété de Mme Wothington a été louée pour des quartiers affectés au 53e. Sait-il que l'étage supérieur de l'édifice Brooks qui a été loué par le département quelque temps avant la propriété de Mme Worthington aurait fait des quartiers magnifiques? Cet étage a servi de salle commune à Sherbrooke jusqu'à il y a deux ans et convenait parfaitement à cet usage. Il y avait tout l'espace voulu. Le ministre voudrait nous faire croire que la propriété de Mme Worthinton est utilisée non pas pour un mess d'officiers mais pour des quartiers où les hommes peuvent s'occuper du service.

M. SAM. HUGHES: Je ne sais pas ce qu'est l'édifice Brooks. Nous avons deux appartements à Sherbrooke. L'un est pour les classes des sous-officiers, l'autre sert aux officiers.

Si l'honorable député connait d'autres édifices que nous ayons à Sherbrooke, j'aimerais à le savoir; je me souviens très bien que ces maisons ont été louées temporairement.

M. BOIVIN: Jusqu'à quand?

M. SAM. HUGHES: Jusqu'à ce que nos autres locaux soient prêts.

M. BOIVIN: Quand le seront-ils?

M .SAM. HUGHES: Cette année, j'espère.

M. TOBIN: Si on vend de l'alcool, cesserez-vous de payer le loyer?

M. SAM. HUGHES: Pas du tout. Je ferai aussi bien de dire à la Chambre que l'alcool n'est pas permis dans les camps d'instruction. Il ne s'agit pas ici d'un camp d'instruction, mais si j'apprends que l'usage de l'alcool qui a été toléré par mes prédécesseurs de temps immémorial est exagéré par des officiers dans les salles militaires, ils devront rapidement les évacuer.

M. TOBIN: Le ministre sait que le club Saint-George est dans le même édifice.

M. SAM. HUGHES: Je n'en sais absolument rien.

M. TOBIN: Je puis en donner l'assurance. Un des soldats de la milice m'a dit qu'au club Saint-George on servait du whiskey et beaucoup d'alcool. Ils s'y amusent bien et je ne les blâme pas, mais je ne crois pas qu'il soit raisonnable pour

le département de payer la location de ces salles $100 par mois. Maintenant que le ministre sait que le club Saint-George occupe une partie de cet édifice, il me semble qu'il devrait ordonner aux officiers d'abandonner ces quartiers.

M. SAM HUGHES: J'ai déjà donné l'assurance à la Chambre que je ne connaissais rien à aucun club et la Chambre doit être assurée que si je constate qu'on fait un usage abusif de l'alcool dans les maisons pour lesquelles nous payons loyer, ce sera défendu immédiatement, mais je tiens à avoir quelque preuve d'abord, et je n'en ai pas pour le moment.

M. McCRAE: Qui a loué cette maison et de qui a-t-elle été louée?

M. SAM. HUGHES: La maison a été louée sur réception d'une pétition des officiers, par le colonel Denison, l'officier de la place. Elle a été louée de Mme Worthington.

M. McCRAE: Le ministre prétend-il me dire que Mme Worthington qui avait déjà loué cette propriété au club Saint-George qui occupe actuellement la maison, l'aurait louée encore au département sans en rien dire?

M .SAM. HUGHES: Je ne sais rien à propos de cette maison, sinon qu'elle a été demandée par nos officiers et que Mme Worthington a écrit au département pour l'inviter à la louer. Elle a été louée suivant l'usage ordinaire.

M. TOBIN: Le ministre n'a-t-il pas dit, il y a quelque temps, que non seulement il avait loué cette maison, mais qu'il l'avait achetée à Mm Worthington?

M. SAM. HUGHES: Jamais.

M. TOBIN: Je suis surpris que le ministre parle ainsi. Il a dit à quelques membres qui s'en informaient l'autre jour que son département l'avait achetée. Je ne trouve pas à redire à ce qu'il l'achète; ce que je n'admets pas, c'est qu'il laisse ses officiers dans la même maison que le club Saint-George, après avoir parcouru le pays pour essayer de recueillir les votes des gens de la tempérance en disant qu'il ne laisserait pas vendre de whiskey dans les cantines. Je crois qu'il est temps que le ministre se montre sous ses vrais couleurs. A deux réunions auxquelles j'ai assisté dans les Cantons de l'Est, j'ai entendu des amis de l'honorable ministre profiter de cela pour essayer d'obtenir des votes des gens de la tempérance. Le ministre se souvient certainement d'être allé à Sherbrooke en 1912, pendant la campagne électorale provinciale, et d'avoir promis à quelques électeurs qu'il construirait une salle d'exercice s'ils élisaient son ami. Mais le peuple a élu un bon libéral et l'ami du ministre a été battu. Le ministre est allé alors au club Saint-George et il sait qu'on n'y sert pas seulement du whisky blanc, mais différentes sortes de liqueurs.

M. SAM. HUGHES: Si l'honorable député dit que j'ai visité Sherbrooke à l'occasion d'une élection provinciale, il dit ce qui est absolument faux. L'honorable député dit-il que j'ai pris part à une élection provinciale? Dans ce cas il affirme quelque chose qui ne repose sur absolument rien.

M. TOBIN: Voulez-vous que je réponde à cette question?

M. SAM. HUGHES: De plus, je n'ai jamais vu d'alcool dans aucun club de Sherbrooke. J'ai dîné un jour dans un club—j'ignore si c'était au club Saint-George ou ailleurs—mais il n'y a pas eu d'alcool servi en ma présence à cette occasion.

M. TOBIN: Il y a eu une élection provinciale dans la province de Québec, au mois de mai 1912, et, peu de temps avant cette élection, le ministre a fait un voyage à Sherbroooke. Il a promis tout ce qu'on lui demanderait, à la condition que la ville élise un conservateur. J'ignore s'il était venu exprès pour travailler à l'élection, mais il était sur les lieux et c'est à la veille de l'élection qu'il a fait ces promesses. Il a été reçu au club Saint-George, bien que ce soir il ait prétendu ignorer ce que c'était que le club Saint-George. Je ne veux pas insinuer que le ministre avait pris trop de whisky blanc, mais je sais qu'il y en avait dans le club et il le sait aussi.

M. SAM. HUGHES: Je n'y suis pas allé dans la soirée.

M. CROMWELL: Permettez-moi de dire un mot du club Saint-George. Rien n'autorise l'honorable député de Richmond-et-Wolfe (M. Tobin) de dire du mal des membres de ce club. Ils comptent parmi les citoyens les plus respectables des Cantons de l'Est. Dans presque tous les clubs il y a du vin et des liqueurs, pour l'usage des membres, comme nous le savons tous; mais au club Saint-George, il n'y a pas de boisson à vendre ni à distribuer; les étrangers ne peuvent pas en avoir, à moins d'être venus sur l'invitation d'un membre du

club. L'immeuble qui appartenait à madame Worthington a été loué par le club, depuis que son ancien local a été incendié. Autant que je sache, cet immeuble est encore occupé, du moins en partie, par le club Saint-George. Je crois qu'on a l'intention de le mettre à la disposition des officiers du 53e. Je répète qu'on ne trouverait pas dans les Cantons de l'Est de citoyens plus respectables que les membres de ce club.

M. TOBIN: Je n'ai jamais dit que les membres du club Saint-George n'étaient pas des citoyens respectables. J'ajouterai même que j'ai été membre de ce club environ dix ans et que j'ai démissionné au mois de janvier dernier. Je sais parfaitement ce qu'on y sert à boire et que c'est un endroit très respectable. Mais quand nous avons un ministre de la Milice qui parcourt le pays en prêchant la tempérance, qui reçoit des télégrammes de félicitations, qui fait des conférences devant les dames des associations de tempérance, qui reçoit les compliments de ces dernières parce qu'il promet d'interdire la vente du vin et des liqueurs spiritueuses dans les cantines des camps d'exercice, quand nous voyons ce même ministre aller à Sherbrooke et louer, pour y installer ses officiers, un club où l'on sert toutes sortes de vins et de liqueurs, et quand nous voyons ce même ministre venir déclarer ici qu'il ignore ce que c'est que le club Saint-George, je crois qu'il est temps que le public sache ce qui en est. Le ministre navigue sous de fausses couleurs. Je n'ai pas d'objection à ce qu'un homme prenne un verre de whisky. L'honorable député de Compton ne peut nier que le club Saint-George a la réputation d'être une institution conservatrice. C'est pour cette raison que j'ai donné ma démission.

M. SAM. HUGHES: L'incident ne vaut pas la peine qu'on s'en occupe davantage. Je ne prétends pas dire que mon honorable ami (M. Tobin) avance une chose fausse, de propos délibéré, mais il est complètement dans l'erreur lorsqu'il affirme que je suis allé à ce club et que j'ai vu qu'on y vendait de la boisson. Mais, même si cela était, il aurait été déplacé de la part d'un invité, dans une institution publique, d'intervenir. Je n'ai rien à faire avec le club Saint-George, je n'en ai jamais entendu parler et je n'en ai jamais fait partie. Nous avons loué un immeuble pour les officiers, et si nous apprenons que des personnes n'appartenant pas à la milice fréquentent la salle, elles ne la fréquenteront pas longtemps.

M. TOBIN: L'honorable député de Compton qui prend le ministre pour un naïf a peut-être loué l'immeuble pour le département, sans dire au ministre que le club Saint-George était aussi installé dans cet immeuble. J'espère que le ministre verra à ce que ses officiers aillent se loger ailleurs.

M. CROMWELL: L'honorable député de Richmond-et-Wolfe dit que j'ai loué, pour le ministre, l'immeuble occupé par le club Saint-George. Si j'avais été chargé de louer un édifice pour le ministre, on n'aurait rien à dire, car je puis faire cela aussi bien que n'importe qui dans les Cantons de l'Est. Mais mon honorable ami a laissé entendre que le club Saint-George est une institution où l'on vend de la boisson, et c'est cette insinuation que je tiens à relever. Je suis allé au club Saint-George bien souvent et je n'y ai jamais rien vu de semblable. Quand j'ai dit que le club Saint-George était aussi respectable que n'importe quel club des Cantons de l'Est, je parlais du temps présent; je ne remontais pas jusqu'à la démission de celui-ci ou de celui-là.

M. TOBIN: Si mon honorable ami ignore que l'on sert des boissons à ce club, il ne s'est pas trouvé là au bon moment.

M. SAM. HUGHES: Partout au Canada il se vend de la boisson dans les clubs. Le chef de l'opposition libérale dans Ontario, un grand apôtre de la tempérance, pour des raisons politiques, est membre du club Ontario où l'on vend des liqueurs.

M. J. D. REID: Il en est le président.

M. PARDEE: Puisque le ministre vient de mentionner le nom du chef de l'opposition dans la province d'Ontario, je dirai qu'il appartient, en effet, au club d'Ontario, dans lequel on vend des liqueurs, mais je suis convaincu que le ministre lui-même n'osera pas dire ici que M. Rowell n'est pas un partisan avéré de la tempérance. (Interruptions à droite.) J'entends quelques protestations, mais personne n'osera dire que M. N. W. Rowell n'est pas un partisan convaincu de la tempérance et j'ajouterai qu'il pratique ce qu'il prêche, plus peut-être que tout autre homme public de ce pays.

Le ministre a engagé la discussion sur la question de la milice au Canada. Il nous a

demandé d'être présents et nous sommes venus. Il nous a fait un exposé des dépenses de son département depuis 1911. Je n'ai aucun doute que tous les députés des deux côtés de la Chambre admettront que le discours de l'honorable ministre, du commencement à la fin, ne respire que la bataille. A l'entendre, on pourrait croire que le peuple canadien est un peuple de batailleurs qui ne désirent que la guerre, au lieu de se consacrer aux arts de la paix.

Avec le ministre il ne peut pas être question de convertir l'épée en soc de charrue. Il ne parle que d'aiguiser les sabres et ne cherche que des têtes à couper. Il a eu tout le temps l'air de dire: Si quelqu'un a l'audace de faire tomber ce copeau de mon épaule, je lancerai le Canada et l'empire à ses trousses. Il lui est arrivé plusieurs fois de dévorer l'Allemagne avant de prendre son déjeûner. Sa dernière occupation et celle de son département, c'est d'engloutir l'Irlande et tous ceux qui ne sympathisent pas avec la cause de l'Irlande.

Depuis 1911, depuis l'avènement au pouvoir du parti conservateur, depuis l'arrivée de mon honorable ami au département de la Milice, son but et son intention n'ont pas été de nous donner une milice qui pourrait et qui devrait être utile; il a consacré tous ses efforts à créer une milice prête à partir en guerre à toute minute. L'idée qu'il se fait de la milice est absolument fausse, et ce n'est pas cette idée qu'il faut inculquer à la jeunesse de ce pays. Je suis en faveur de la milice; mais je dis qu'un ministre de la Milice canadienne qui est constamment obcédé de l'idée que demain nous pouvons être en guerre avec quelqu'un, a une fausse conception de sa mission et détourne le peuple de ses légitimes aspirations.

Personne ne conteste la nécessité d'une milice; mais je ne comprends pas pourquoi nous dépensons pour la milice des sommes aussi considérables que celle que nous dépensons à présent. Le Canada est un pays jeune, qui n'a pas fini de grandir, et les 14 millions de dollars que le ministre se propose de dépenser au cours de l'exercice 1914-1915, seraient employés plus utilement s'ils étaient consacrés au développement et à l'exploitation de nos ressources naturelles.

Permettez-moi de donner quelques chiffres pour démontrer ce que nous avons dépensé pour la milice, depuis 1911. Le ministre nous a dit, cet après-midi que les Canadiens étaient tous disposés à être taxés et à être taxés très libéralement pour la milice. Sur ce point, je suis d'un avis tout à fait contraire. Les Canadiens n'ont pas d'objection à être taxés modérément, pour subvenir aux dépenses de la milice, mais je crois qu'ils ont déjà donné la preuve qu'ils n'entendent pas être taxés autant que le ministre les taxe aujourd'hui. Le ministre a comparé les dépenses de son prédécesseur, sir Frederick Borden, avec celles qu'il a faites lui-même, depuis 1911. Je n'ai pas bien saisi son raisonnement. C'est peut-être dû à mon manque d'intelligence, mais en jonglant avec les chiffres, il croit avoir réussi à démontrer qu'il n'y a qu'une différence de 4 millions de dollars entre lui et son prédécesseur.

M. SAM. HUGHES: En ma faveur.

M. PARDEE: Voyons si son calcul est exact. J'ai ici la liste des dépenses pour la milice, depuis 1896 à 1911. Durant cette période, le total des dépenses faites par le gouvernement libéral s'est élevé à $63,134,120.

M. WARNOCK: Quelle fut la dépense, en 1896?

M. PARDEE: De $2,478,179.

La dépense totale, en 1911, la dernière année de l'administration libérale, a représenté $7,009,822, et les dépenses totales, sous le régime libéral, de 1896 à 1911, quinze années, ont été de $63,134,120; les dépenses totales effectuées par l'honorable ministre de la Milice, sous l'administration conservatrice, de 1911 à 1914, trois années, ont représenté $43,102,987.

M. SAM. HUGHES: L'honorable député compte-t-il 1910-1911 comme étant la dernière année de l'administration libérale, ou calcule-t-il que les libéraux sont responsables de la dépense faite en 1911-1912?

M. PARDEE: Je compte 1910-1911, et 1911 avec $7,009,822, comme la dernière année de la dépense faite sous le gouvernement libéral. Les chiffres pour 1914-1915 se répartissent ainsi:

Budget principal	$10,845,400
Budget supplémentaire	339,975
Autorisé par la loi aux membres militaires du conseil de la milice et à l'inspecteur général.	21,000
Crédits du budget des Travaux publics devant être dépensés à l'occasion de salles d'exercice, de salles d'armes, etc..	2,355,000
Total..	$13,561,375

L'honorable ministre de la Milice dit que la dépense qu'il a effectuée est de

$4,000,000 moins élevée que celle que son prédécesseur a faite. Il expliquera peut-être cela à la satisfaction des honorables membres de la droite où il siège lui-même, mais il ne réussira pas à convaincre de l'exactitude de son avancé les honorables membres de la gauche non plus que la population du Canada, si les dépenses de 1910-1911, sous le ministère libéral, ont été de $7,009,822, et si elles ont représenté $13,561,375, en 1914-1915, sous le régime conservateur.

M. CURRIE: L'honorable député, en indiquant les dépenses du précédent Gouvernement, a négligé de tenir compte du fait que toutes les salles d'exercice et que tous les édifices publics qui se rattachent à la milice sont portés au compte du ministère des Travaux publics.

M. MACDONALD: Ils le sont encore, aujourd'hui.

M. PARDEE: En effet. Je les comprends dans le calcul que j'ai fait de $2,-355,000. On ne peut sortir de là; cela se trouve aux comptes publics et au budget supplémentaire. J'ai indiqué exactement le montant qu'on dépense, aujourd'hui, pour la milice, par tout le Canada, et ce montant représente $2 par tête. Le ministre vient nous dire —c'est une jolie histoire qui vaut presque un poème—qu'il a construit des salles d'exercice partout, et dans toute la dépense publique exécutée depuis 1896 jusqu'à ce jour, soit pour le Grand-Tronc-Pacifique soit pour tout autre ouvrage, le ministre ne voit que le nombre de salles d'exercice qu'on aurait pu construire avec cet argent. Son esprit est obcédé de salles d'exercice; il est absolument sous l'idée de soldats et d'exercices militaires. Il ne peut sortir de là; il lui est impossible de voir plus loin.

Il ne semble pas comprendre que ce que le peuple réclame, c'est une dépense raisonnable pour la milice, mais que ce qu'il veut encore plus, c'est qu'on emploie le revenu de ce pays au développement de nos ressources inexploitées et non pas à la propagation de l'esprit guerrier. Le ministre de la Milice se trompe du tout au tout sur le tempérament et le sentiment du peuple du Canada, s'il persévère dans la voie qu'il a suivie depuis 1911. Eh! quoi, voyons comment on a dépensé cet argent à la construction de salles d'exercice. Dans la seule province d'Ontario, le ministre a dépensé pour ces bâtiments, $1,154,800, et il a placé ces salles aux endroits suivants: Kincardine, Mount-Forest, Wingham, Waterford, petites localités dont la population ne dépasse pas, dans chaque cas, six mille âmes. Il nous dit qu'il a fait construire ces salles d'exercice, afin que les jeunes gens pussent s'y réunir, le soir, pour recevoir l'éducation physique: leur fût possible de s'instruire d'après les principes observés par ceux qui se destinent à la carrière des armes, et afin que, avant tout, ainsi que nous pouvons en juger d'après ce que nous connaissons de ce chevaleresque ministre de la Milice, ces jeunes gens pussent rencontrer des jeunes demoiselles et s'organiser de façon à passer gaiement la soirée. Mais qu'on prenne toute la liste, et l'on constatera qu'à l'exception de deux endroits de la province d'Ontario, ces salles d'exercice pour la culture de la jeunesse et de la beauté de la province—suivant l'expression du ministre—ont été établies où les candidats tory furent élus, en 1911. Quant aux autres localités, peu importe que les jeunes gens qui s'y trouvent grandissent sans recevoir d'instruction militaire, et qu'ils restent chétifs et gauches. La réponse du ministre est toute prête: Vous avez élu un candidat grit, donc, vous êtes hors du giron du parti au pouvoir.

M. SAM. HUGHES: Si on me le permettait, je demandrais à l'honorable député de me nommer une division électorale d'Ontario représentée par un grit où l'on aurait pu construire une salle d'exercice.

M. PARDEE: Sarnia. On a acheté et payé l'emplacement voulu. Il est encore là, mais un grit a été élu et il va sans dire que le ministre ne construira pas de salle d'exercice. Cela se rapproche assez du point en discussion, autant que je sache, et le ministre pourra en retirer toute la délectation possible; c'est l'exemple éblouissant d'un député grit qui n'a pas de salle d'armes dans son comté.

M. SAM. HUGHES: Puis-je poser une autre question?

M. PARDEE: Certainement.

M. SAM HUGHES: L'honorable député voudrait-il entreprendre de préparer pour cette Chambre, ou de faire préparer par un autre, un plan de l'emplacement de Sarnia? Ce terrain qui ressemble à une fourmillière, et qui est étroit au milieu et large à chaque bout, fait face à deux rues.

M. PARDEE: Cela se peut, mais si, au point de vue politique, on accepte cette description, celle-ci ressemble remarqua-

blement à l'honorable ministre. Il a demandé un exemple et je lui en ai donné un. Ainsi en est-il sur toute la ligne, rien pour les grits; pour les tories, culture physique et salles d'exercice. J'ignore comment les choses se passent, en Colombie-Anglaise; on serait naturellement porté à supposer qu'on doit y trouver des salles d'exercice partout. Quoi qu'il en soit, un fait certain, c'est qu'il est absolument vrai que le ministre se lève, ici, aujourd'hui, pour défendre la dépense énorme qu'il a engagée pour la construction de salles d'exercice depuis 1911, et qu'il nous dit, pour toute excuse, qu'il veut que la jeunesse de ce pays grandisse en la façon convenable, à seule fin d'apprendre les exercices physiques, de recevoir un entraînement mental et moral.

M. NESBITT : Et spirituel.

M. PARDEE: Oui, spirituel, suivant le mot de l'honorable député à qui je dois ce terme approprié, certes. Mais le fait brutal subsiste—et le ministre ne peut l'ignorer—que, tout en prêchant cette doctrine généreuse, il ne la pratique qu'en faveur des divisions électorales qui ont envoyé des conservateurs à la Chambre. C'est un spectacle sublime que celui que nous donne cet homme dont l'idéal est superbe, dont l'esprit plane au-dessus des nuages, lorsqu'il songe à ces plans de chimère. Nous ne pouvons nous empêcher de croire que si on lui eût permis, il y a longtemps, de descendre sur cette planète terrestre et de voir à la culture de cette jeunesse—spécialement au cours des quinze dernières années—il aurait jusqu'à ce point modifié le sort du Canada. Cela ne l'empêche pas de dépenser les deniers publics où ses amis sont fidèles à son parti.

M. GERALD V. WHITE : Il y a une salle d'exercice dans Renfrew-sud?

M. PARDEE: J'ai dit qu'il y avait deux exceptions. Il est évident que mon honorable ami ne connaît pas son propre comté.

M. WHITE: Je le connais mieux que l'honorable député.

M. PARDEE: J'ai connu quelque peu ce comté et l'honorable député n'a pas saisi la question. Je crois que le ministre a dit, au cours des observations qu'il a faites, cet après-midi, qu'environ 73,000 hommes faisaient partie de la milice du Canada.

M. SAM. HUGHES: Il y a 77,000 volontaires, sans compter les cadets.

[M. Pardee.]

M. PARDEE: J'ai compris que le ministre disait 73,000 hommes. Le ministre de la Milice a une force de 73,000 hommes dont quelques-uns, je crois, sont des volontaires, dont peu font partie de la milice permanente et dont un grand nombre sont des colonels honoraires. Avec une armée permanente d'environ 73,000 hommes et le reste des volontaires qui font les exercices annuels et qui, si je ne me trompe, n'occasionnent aucun frais au pays, sauf durant le temps que les exercices annuels durent, il me semble étrange—et c'est aussi le sentiment d'un grand nombre de personnes avec lesquelles j'ai discuté cette question—que les bureaux de l'état-major et que les dépenses qui s'y rattachent ont pris des proportions aussi effrayantes. Les dépenses des bureaux de l'état-major au 31 mars 1913 s'élevaient à $103,309.37 et, cette année, l'honorable ministre de la Milice demande $205,000. Dépense pour cet état-major dont la plupart des membres, je le crois, vivent à Ottawa même, dont les autres demeurent soit à Toronto soit à London, et dont on trouve quelques-uns dans les divisions militaires du nord, ce montant considérable d'argent pour la surveillance de 70,000 volontaires et de 3,000 réguliers; dépenser cet argent en soldes et en galons, ce n'est ni plus ni moins que taxer sans raison le peuple du Canada. Voici quelques soldes:

Major général, C. C. Mackenzie, chef de l'état-major général, $7,500; major général Macdonald, $4,000; major général Lessard, $3,000; colonel Williams, $3,000; colonel Rutherford, $4,000; colonel Biggar, $3,500.

Ces montants, joints aux frais de déplacement et d'entretien de l'état-major général, s'élèvent à un total énorme. Il me semble que cette dépense n'est aucunement motivée.

M. W. H. BENNETT: Quelle a été l'augmentation depuis 1911?

M. PARDEE: Je l'ignore. Qu'on me permette de dire, en terminant, que si l'on tient compte des dépenses de la milice et de tous les faits de la question, on doit constater, ainsi que je l'ai dit dans un discours que j'ai prononcé, il n'y a pas très longtemps, en cette Chambre, que le ministre de la Milice que nous avons, aujourd'hui, a été plus ou moins atteint de la manie militaire.

Le militarisme est devenu son idée fixe; du matin au soir, il ne pense pas à autre chose. Je suis absolument favorable au maintien d'une milice; je considère que

nos jeunes gens doivent recevoir une instruction militaire suffisante; mais je ne veux absolument pas d'une milice disproportionnée à tous égards aux besoins du pays.

Si le ministre était bien avisé, il suivrait les traces de son prédécesseur, il chasserait de son esprit cette pensée que nous devons nous préparer constamment à faire la guerre à un ennemi absolument imaginaire. S'il était bien avisé, il ferait servir les ressources du pays à la culture des arts de la paix plutôt qu'à celle de l'art de la guerre; en agissant ainsi, il se remonterait dans l'estime des gens et donnerait beaucoup plus de contentement à la population du Canada.

M. CARVELL: Le ministre peut-il me fournir maintenant les renseignements qu'il me promettait cet après-midi au sujet de la durée du séjour que les officiers ont fait en Europe en 1907, 1908, 1909 et 1911 ?

M. SAM HUGHES: En certains cas, ils y ont passé deux ou trois mois; en d'autres, leur séjour se prolongea davantage.

M. CARVELL: Pour ces années-là, la moyenne est-elle de six ou huit mois ?

M. SAM HUGHES: Je le crois.

M. CARVELL: A ce que je comprends, ils étaient allés prendre des leçons de commandement.

M. SAM HUGHES: Quelques-uns, oui; les autres étaient allés faire des études moins importantes.

M. CARVELL: Le ministre pense-t-il qu'il soit possible d'établir une comparaison entre des officiers qui sont allés se livrer à des études sérieuses dans un collège ou autre institution, afin de devenir habiles dans leur art, et les officiers canadiens qui sont allés faire bombance en Europe l'année dernière, et qui avaient automobiles à leur disposition pour se promener à travers le continent en compagnie de dames? Mon honorable ami cherche à faire croire au public qu'il y aurait lieu de féliciter ces gens-là de ce qu'ils n'ont pas dépensé autant que d'autres avaient déjà fait. Si je trouve à redire à cette dépense énorme, je trouve encore beaucoup plus à redire à la façon dont on l'a faite— et sur ce point je partage entièrement l'avis de mon honorable ami de Lambton.

Songez donc! le ministre de la Milice du Canada, lui qui devrait donner l'exemple à tous ses compatriotes, aller faire en Europe le voyage qu'il a accompli l'année dernière! Ce que nous en révèle le dossier que l'on a déposé—et je suppose bien qu'il nous cache le plus beau de l'affaire—ne suffit-il pas à faire monter le rouge de la honte au front de tous les Canadiens? Il s'est fait accompagner de vingt ou vingt-et-un officiers faisant partie, à ce qu'il dit, de la milice active. Ces officiers sont donc allés en Europe; je ne sais combien de temps ils ont passé en Angleterre, mais ils se sont rendus en France et ont eu les automobiles à leur disposition depuis le 2 septembre jusqu'à la mi-octobre.

M. LEMIEUX: A combien par jour?

M. CARVELL: Le dossier m'apprend que les frais d'automobiles se chiffrent à $7,000 ou $8,000. Voyez-vous ce joli groupe d'officiers canadiens faisant à travers l'Europe des excursions en automobile, du chef desquelles le pays est aujourd'hui obligé de payer $7,000 ou $8,000. Ils ont assisté aux manœuvres, dit le ministre, et se sont instruits d'autant dans l'art de la guerre. Cela, mon honorable ami ne le croit pas; il sait que ces officiers n'ont absolument rien appris de l'art militaire; il sait que ses compagnons de voyage n'étaient que des officiers conservateurs et des amis politiques qu'il amenait avec lui pour s'en donner. Et c'est cela que le pays est aujourd'hui appelé à payer.

Ce que j'en dis n'est pas pour approuver les dépenses que l'on avait faites avant cela; je considère que la milice nous a coûté trop cher par le passé, et je crois m'être exprimé assez clairement là-dessus chaque fois que j'ai pris la parole à la Chambre. Je fais des réserves à l'égard de ces dépenses. Si l'on a fait une dépense de $35,000 ou $40,000 pour envoyer des officiers en Europe, je considère que cet argent était à peu près jeté à l'eau; mais ceux qui l'ont dépensé ont au moins tenté de faire quelque chose d'utile, tandis qu'en allant en Europe l'an dernier, le ministre et ses amis songeaient uniquement à s'amuser. Mon honorable ami dit que ce voyage a coûté $24,000. D'après le dossier, il reviendrait à près de $35,000. Le dossier indique une dépense de $24,262, mais il faut ajouter à cela les $4,000 que l'on a répartis entre eux, selon leur grade respectif, et l'allocation de $10 par jour accordée à chacun. On obtient ainsi un total de $34,000 ou $35,000.

M. SAM HUGHES: Ces chefs de dépense sont inclus dans le total de $24,000.

M. CARVELL: Je suis fort aise de l'apprendre. Le réponse qu'on nous a faite donnait à penser que ces dépenses devaient

être ajoutées au total de $24,000. Et quand le ministre et ses amis s'en donnaient royalement et, avec les nombreuses automobiles qu'ils avaient à leur disposition, faisaient de joyeuses excursions de France en Suisse, de la Suisse en Allemagne, de l'Allemagne en Belgique pour, de là, revenir en France, quelle sorte de connaissances militaires, je le demande, pouvaient-ils bien acquérir?

M. BLAIN: Mon honorable ami a déjà dit à deux reprises que ces officiers étaient des amis politiques du ministre de la Milice; il oublie que celui-ci a déclaré cet après-midi qu'il y avait plus de libéraux que de conservateurs parmi ceux qui l'accompagnaient.

M. CARVELL: Je n'ai pas entendu le ministre faire de déclaration semblable.

M. BLAIN: Il l'a cependant faite.

M. CARVELL: Mon honorable ami doit se tromper.

M. BLAIN: Je ne me trompe pas. Le ministre a déclaré cet après-midi que le groupe d'officiers qui est allé en Europe l'année dernière était en majorité composé de libéraux.

M. CARVELL: Je le demanderai au ministre.

M. GERMAN: Le ministre pourrait peut-être nous dire ce que cette dépense de $24.-000 a fait gagner au pays au point de vue militaire.

M. SAM HUGHES: Je ne me suis jamais inquiété de la couleur politique de ceux qui m'accompagnaient. Je savais que le colonel McLeod et Dave Watson, de Québec, étaient des conservateurs. On m'a dit que les libéraux l'emportaient de un sur les conservateurs. Je le regrette; j'aurais dû amener un plus grand nombre de conservateurs—mais c'étaient de braves garçons.

M. CARVELL: J'avais raison: le ministre n'avait pas encore dit cela.

M. BLAIN: Il l'a dit cet après-midi, et c'est là-dessus que je me suis fondé pour interrompre l'honorable député.

M. CARVELL: Le ministre dit aussi qu'il ne s'est jamais inquiété de la couleur politique des voyageurs; il a cependant fait observer que certain officier d'Halifax s'était activement employé à combattre le premier ministre à l'époque des élections. Ce devait être un libéral. Il a fait venir cet officier à Ottawa, l'a réprimandé et renvoyé chez lui en lui recommandant d'être bien sage à l'avenir, après quoi il l'amena en voyage. Mon honorable ami cherche à faire croire que ces officiers-là ont acquis des connaissances dans l'art de la guerre. Cela, il ne le croit pas lui-même, et il n'est pas un seul député ministériel qui y ajoute foi. Les officiers qui ont fait le voyage n'oseraient pas affirmer sur l'honneur qu'ils le croient, étant convaincus du contraire. Tous, tant qu'ils sont, ils savent fort bien qu'ils n'ont fait le voyage que pour s'en donner aux dépens du pays.

Il s'est produit un incident assez amusant l'autre jour, quand le ministre du Commerce, qui aimerait bien, lui, à pratiquer l'économie en gérant les affaires du pays, mit à l'étude les subventions accordées aux lignes de bateaux à vapeur. Il s'agissait de deux petites lignes partant de Pictou et allant, l'une au Cap-Breton, et l'autre à Antigonish, et de deux subventions représentant un total de $3,000 ou $4,000. Comptant économiser $1,000, le ministre n'avait accordé qu'une seule des deux subventions. On lui fit observer qu'il avait mal fait et que la fusion des deux subventions avait suscité des embarras sans nombre; il en convint de bonne grâce et avoua que jamais problème ne lui avait donné autant de tablature. Je pensai dans le temps qu'il aurait peut-être dû en confier la solution au ministre de la Milice qui, au lieu de s'amuser à économiser quelques milliers de dollars, ne parle que d'en dépenser des centaines de mille. A ses yeux, rien ne vaut de belles salles d'exercice érigées au prix de $10,000 dollars chacune, et, même davantage.

L'honorable député de Lambton a fait observer que le ministre est atteint de la monomanie du militarisme; c'est chose dont ses propres amis sont persuadés. A en juger par ce qu'il disait cet après-midi, il serait prêt, si on le lui permettait, à consacrer la moitié du revenu du Canada aux choses de la milice. Il se rend compte de la force de nos arguments. Ses propres amis ont dû le mettre sur la sellette, sans quoi il se fût abstenu de faire un long discours pour tâcher d'expliquer la raison d'être de ses dépenses. Il s'est efforcé, en jonglant avec les chiffres, de démontrer qu'il n'a pas dépensé autant que son prédécesseur. Malheureusement, je n'ai rien compris à ce qu'il a dit. Ses explications étaient sans doute fort claires, mais je suis bien sûr que les autres membres de la Chambre ne les ont pas mieux comprises que nous n'avons

pu le faire, l'honorable député de Lambton et moi.

Le ministre de la Milice pense-t-il qu'il réussira à faire croire aux électeurs doués de quelque jugement qu'il a, l'an dernier, dépensé $4,000,000 de moins que son prédécesseur? C'est pourtant ce qu'il affirme. Il ne le croit pas et sait que ce n'est pas la vérité. Il sait que les comptes sont là pour démontrer qu'en 1911 les dépenses relatives à la milice s'élevaient à $6,868,000, et qu'en 1913 elles se sont chiffrées à $9,114,533; il sait aussi qu'il demande cette année à faire une dépenses de $10,867,000, qui ne comprend pas les salles d'exercice dont le coût est soldé par le ministère des Travaux publics; et cependant il compte qu'il se trouvera des gens assez sots pour le croire quand il vient prétendre qu'il a, en 1911-1912, dépensé $4,000,000 de moins que son prédécesseur.

C'est là un simple échantillon du genre d'argument employé par mon honorable ami, et qu'il est forcé d'employer pour faire taire les murmures de ses amis; car si l'on savait la vérité, on découvrirait que les députés de la droite sont aussi mécontents que les députés de la gauche. Si l'on dépensait cet argent honnêtement dans l'intérêt public, cela ne serait pas si mal. Mon honorable ami disait cet après-midi qu'aucun argent dépensé ne revenait aussi vite au gousset populaire que les crédits affectés à la milice. Cela est vrai pour l'argent donné à la vraie milice, mais mon honorable ami a bien pris soin de ne pas nous dire combien échoit à la milice réelle. Regardez ses prévisions. Il ne veut que deux millions pour les salles d'exercices; c'est-à-dire pour les hommes véritables, les 74,000 de la milice active, et il dépense en tout presque $14,000,000. Il est vrai qu'il débourse $2,300,000 pour la force permanente, mais en ce qui concerne les salles d'exercice, il ne demande que $2,000,000. En plus de cela, il y a quelque chose pour l'habillement; un item de $800,600; cela comprendrait les forces permanentes et actives. Puis il y a quelque chose pour les imprévus. Le malheur de mon honorable ami, c'est qu'il a un état-major permanent qui suffirait à une armée d'un demi-million d'hommes. Voilà le hic. Deux cent cinq mille dollars vont en frais de clinquant à des hommes qui vivent aux dépens du pays et qui ne gagent pas un dollar, qui ne donnent pas un dollar au Trésor public, des hommes qui reçoivent des salaires qu'on jugerait princiers dans tout autre état de vie. Je désire dire à mon honorable ami qu'il ferait bien mieux de faire gagner leur subsistance à tous ces brillants officiers. Il lui faut nécessairement payer un certain nombre d'officiers, je l'admets; mais dépenser $205,000 pour couvrir des officiers, qui ne font rien, de galons dorés, est, absurde. L'argent serait bien plus utilement placé dans les œuvres ordinaires de la paix. Prenez Ottawa: on doit dépenser $80,000, selon les chiffres que nous avons en main, pour l'état-major permanent d'Ottawa seulement. Quand vous allez, rue Slater, vous pourriez croire que nous sommes au plein d'une campagne active. Presque chaque homme que vous rencontrez se ballade en uniforme tout constellé et tout chamarré d'or. Croyez-vous, monsieur le président, que dans un pays qui a les fonctionnaires civils voulus, il soit nécessaire que ces hommes se promènent en uniforme? Il ne faut pas s'étonner si le ministre lui-même en rit; il en a lui-même honte.

M. HAZEN: L'honorable député peut-il dire à la Chambre si cet état-major permanent est plus nombreux aujourd'hui qu'il ne l'était lorsque le ministre est entré en fonctions?

M. CARVELL: Je ne sais pas de combien il est plus considérable, mais je dirai au ministre de la Marine et des Pêcheries que je ne cherche pas à exonérer le ministre précédent. Je l'ai dit souvent ici même. L'état-major permanent de notre pays fait la honte du Canada, et ces officiers sont si nombreux qu'ils ne peuvent pas même faire les affaires du pays. Je sais de quoi je parle. Malheureusement, j'ai fort peu à faire avec le département de la Milice. Une compagnie dont je suis directeur doit présenter une facture à ces messieurs tous les mois.

C'est une petite somme, $8 ou $10, mais du moment qu'une dispute s'élève, nous avons toujours l'intention de tout lâcher, car il en coûterait plus que la valeur de la facture pour l'encaisser. Il faut deux ou trois mois pour percevoir une petite somme de $5.00, et voici pourquoi: il y a tant de ces officiers qu'il faut bien leur trouver quelque chose à faire. Du moment qu'il arrive quelque besogne, il faut qu'elle passe par tout le mécanisme; elle passe par une demi-douzaine d'officiers et dans une demi-douzaine de bureaux différents. Elle voyage de Woodstock à Fredericton, de Fredericton à Halifax, et de là à Ottawa, et Dieu sait où elle échoue en fin de compte; et cela prend des semaines avant que vous receviez votre réponse. Il faut

que cela soit ainsi pour justifier l'existence de ces messieurs. Si on ne leur donnait pas quelque chose à faire, il y aurait du grabuge. Laissez-moi vous démontrer comment on donne de la besogne à ses fonctionnaires. Voici quelque chose qui s'est produit à l'état-major général de la rue Slater. Il y a quelque temps quelqu'un écrivait une lettre très polie au département, demandant une carte ou un plan quelconque. Sans donner de noms, j'ai en main la transcription fidèle de la réponse telle qu'elle est revenue à son expéditeur:

La lettre a traversé cinq stages.
1. Lettre reçue au département, et notée.
2. Lettre paraphée ainsi: "D.G.F.S.—demande accordée", puis passée.
3. Lettre paraphée ensuite comme suit: "A. D.M.S., pour action, s.v.p., G.E.M.D.G.S.F.," et encore passée.
4. Lettre paraphée ensuite comme suit: "D. G.E.S.—expédiée aujourd'hui"
"M. Anderson, Sous-major,
Directeur de la topographie militaire."
5. Lettre paraphée ensuite comme suit:
"A noter, Min. 4."
"G.-S. Maunsell, Lt.-Col., R.E., D.G.E.S."
puis renvoyée avec la carte.

M. EMMERSON: Avez-vous la clef des abréviations?

M. CARVELL: Non.

M. CURRIE: L'honorable député dit-il ce que le correspondant demandait ?

M. CARVELL: Une carte.

M. CURRIE: C'est la règle de refuser des plans militaires à toute personne.

M. CARVELL: Mon honorable ami pourra parler dans quelque temps. Cet homme ne demandait pas de secrets; il n'était ni traître ni rebelle; il ne tentait pas de découvrir les secrets du département: c'était un loyal député, qui siège à moins de 100 pieds de l'endroit où je me tiens.

M. EMMERSON: Etait-il nationaliste?

M. CARVELL: Non.

M. CURRIE: Je suis un officier de la Milice, et un officier chef de corps. Si l'on me remet des cartes, pour une raison quelconque, il me faut les renvoyer au département dès que j'en ai fini. Je crois que cela est excellent. Des cartes topographiques, des plans de forteresses. . .

M. CARVELL: Je m'oppose à ce que mon honorable ami fasse un discours. Il n'a pas besoin de se monter; il en aura plus tard l'occasion. Je n'ai pas dit que cet homme cherchait à avoir une carte topographique ou le plan d'une forteresse; ce n'était qu'une copie au bleu, quelque chose qu'il avait parfaitement le droit d'avoir, et le fait qu'il l'a obtenu prouve le mieux du monde que c'était régulier. Les officiers du ministre ne le lui auraient pas remis si cela n'avait pas été régulier.

M. LEMIEUX: La forteresse a été prise?

M. CARVELL: Non, elle était blindée. L'homme a reçu la carte, mais au lieu de le recevoir par le courrieer suivant, comme dans le cas d'une maison d'affaires, il a été forcé d'attendre que la lettre ait fait un long circuit. Il fallait qu'elle passât aux mains de tous ces officiers pour justifier leur existence. Si ces lettres obtenaient réponse, comme toute lettre adressée au ministre des Chemins de fer, au ministre de l'Intérieur ou tout autre ministre du Gouvernement actuel il suffirait d'un de ces fonctionnaires galonnés sur cinq pour expédier la besogne. Ces messieurs sont tenus là pour la satisfaction du ministre. Si le ministre n'avait que deux ou trois officiers rue Slater, il n'y aurait là personne pour le saluer quand il s'y rend le matin, et il ne serait plus nécessaire pour les députés d'obtenir un laisser-passer qui veulent aller à cet endroit régler leurs affaires. Ce serait une simple transaction d'affaires.

M. CURRIE: Mon honorable ami a-t-il. . .

M. CARVELL: Allons, qu'est-ce qu'il y a encore?

M. CURRIE: Je désirerais que l'honorable député fût juste. Je voudrais lui demander si l'on a augmenté le nombre des officiers de l'état-major permanent depuis que le ministre actuel a pris la direction du département.

M. CARVELL: J'ai répondu à cette question.

M. CURRIE: Une autre question: Qui a établi ce système de laisser-passer dont l'honorable député parle tant?

M. CARVELL: J'ai répondu à cette question, déjà. Je dis qu'on a augmenté le nombre des officiers—je ne sais pas de combien—mais il y a eu une augmentation de huit ou neuf, selon le document, l'an dernier, je crois. J'admets que l'ancien ministre était coupable, mais pas autant que le ministre actuel; car il est impossible, presque, de trouver au Canada un homme qui soit aussi toqué que le ministre actuel sur les choses militaires. Je sais que l'honora-

ble député de Simcoe-nord cherche à entrer dans ses bottes; mais si les choses étaient changées, et si l'honorable député de Simcoe-nord était à la place du ministre actuel, je ne crois pas qu'il pourrait être aussi toqué que ce dernier. Je crois que c'est pour cela qu'on ne l'a pas choisi; il n'est pas à la hauteur. Ce serait une question sérieuse que de se débarrasser d'une foule de ces messieurs galonnés d'or.

M. CURRIE: Un instant, maintenant. Je désirerais éclairer l'honorable député sur ce point. Lorsque le ministère libéral était au pouvoir, j'étais député dans cette Chambre, un officier de la Milice. . . .

M. CARVELL: Monsieur le président.

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. CURRIE: Je puis . . .

Quelques VOIX: A l'ordre.

M. le PRESIDENT: A l'ordre, s'il vous plaît.

M. CURRIE: Oh, je ne . . .

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député s'oppose, on ne doit pas l'interrompre.

M. CURRIE: Il ne s'oppose pas.

Une VOIX: Oui, il ne veut pas, asseyez-vous.

M. CURRIE: Lorsque j'aurai fini . . .

M. le PRESIDENT: Si l'honorable député (M. Carvell) insiste . . .

M. CURRIE: Eh bien, je suis sûr. . .

Quelques VOIX: A l'ordre, à l'ordre.

M. CARVELL: Mon honorable ami (M. Currie) m'a posé une question et je lui ai répondu du mieux que j'ai pu. S'il désire m'en poser une autre, je veux bien le lui permettre, mais je n'entends pas lui laisser faire un discours avant que j'aie fini le mien.

M. CURRIE: Je suis sûr que l'hon. député veut être juste.

M. CARVELL: Certainement.

M. CURRIE: Sous le régime libéral j'ai fait antichambre pendant une heure et demie dans le bureau d'un fonctionnaire du département de la milice, et je n'ai pu être reçu. L'honorable député considère-t-il que c'est bien traiter les gens?

M. CARVELL: C'est une question qui a de l'à-propos, et si mon honorable ami a été obligé d'attendre pendant une heure et demie, il n'a certainement pas été traité avec justice.

M. CURRIE: Le ministre actuel vous a-t-il jamais traité de cette façon?

M. CARVELL: Non, parce que je ne suis allé le voir qu'une seule fois à son cabinet depuis qu'il est ministre, et je l'ai trouvé entouré de tout un régiment de fonctionnaires. Ce n'était que militaires à boutons jaunes, à tous les cinq ou six pieds.

M. LEMIEUX: Ont-ils fait le salut?

M. CARVELL: Non, et ils ne m'ont pas demandé le mot d'ordre; ils m'ont laissé passer. Si mon honorable ami a été retenu par des fonctionnaires sous le Gouvernement actuel, je le regrette pour lui. Mais je parais avoir troublé son repos. Je lui ai peut-être rappelé des choses désagréables; j'en ai beaucoup de regret. Je ne voulais pas le blesser. Il est encore jeune dans ce monde. Il est vrai qu'il est maintenant gros colonel, qu'il promet beaucoup et qu'il arrivera peut-être un jour à être ministre de la Milice. Il a encore vingt-cinq ans devant lui pour acquérir des connaissances, et s'il atteint cette haute position, il ne sera pas aussi mauvais que le ministre actuel de la Milice, parce que je crois que c'est presque impossible.

J'ai essayé de faire voir au ministre la manière dont on conduisait les choses dans son état-major. Descendons dans les Provinces maritimes. Allons, par exemple, dans la petite province du Nouveau-Brunswick. On y trouvera à Fredericton un bon nombre de fonctionnaires militaires. Je ne sais pas combien il y en a. Vous en rencontrez beaucoup sur la rue, ils ont de grandes casernes et lors que vous allez à Halifax vous en rencontrez un plus grand nombre, et les casernes sont encore plus grandes. Tout ce monde qui reçoit de gros traitements n'est là que pour signer des choses comme ceci: Demande accordée—D. G. M., et ainsi de suite. C'est là tout ce qu'ils font. Un bon commis à $1,000 par année dans le Nouveau-Brunswick—et il n'aurait pas d'ouvrage tout le temps—et deux à Halifax pourraient expédier toute la besogne. Pour l'affaire la moins importante vous êtes obligé d'envoyer quelqu'un à Halifax pour l'expédier. Et cela pour les choses les plus insignifiantes que l'on puisse imaginer. Il n'y a pas très longtemps encore je parlais au ministre au sujet d'un terrain dans notre ville. La question était simple. Le département avait le titre de sa propriété, et la chose était parfaitement claire. Je lui demandais certains renseignements, et il me

répondit: J'enverrai mon ingénieur examiner la chose. On envoya un ingénieur d'Ottawa à Woodstock où il n'avait rien à faire que je puisse voir, parce qu'il y avait déjà trois ou quatre employés faisant le même ouvrage, et je suppose que le voyage de cet ingénieur a couté $100. Et il en est ainsi par tout le pays. Je dis au ministre que le peuple commence à se fatiguer de celà. Si cet argent était dépensé pour la milice, si les hommes et les jeunes, comme le ministre les appelle, ceux qui vont dans les camps d'instructions recevaient un peu de cet argent le peuple ne trouverait pas autant à critiquer; mais lorsque vous avez des légions d'officiers voyageant dans le pays et gaspillant l'argent, le peuple ne peut pas souffrir cela. Non seulement le ministre dépense $205,000 pour l'état-major, mais il y a encore $100,000 de dépense de voyages et de transport.

M. EMMERSON: C'est $200,000 pour les transports.

M. CARVELL: Cette somme est destinée au transport des troupes; mais à part cela, il y a les frais de déplacement du personnel de l'état-major. Je vois un item de $30,000 pour dépenses de voyages de l'état-major et des officiers de district. Ajoutez cela à $205,000 et vous avez $235,000, avec en plus quelques milliers de dollars de mêmes dépenses. Je suppose que la somme approche $300,000 dépensés par bon nombre de fonctionnaires qui ne valent réellement pas $1,000 par année. Je sais que je ne me rends pas populaire auprès de ces messieurs en parlant de la sorte, mais je dis la vérité au ministre. J'essaie de l'éclairer sur ce que le peuple pense de la chose; et s'il croit qu'il va se rendre lui-même populaire et aider au Gouvernement, et que le peuple sera satisfait des chiffres que l'on a cités cet après-midi, il se trompe beaucoup. Je félicite le ministre du calme relatif qu'il a montré ce soir en comparaison de cet après-midi. Il a parlé un peu plus sérieusement qu'il a habitude de le faire.

Le ministre a dit cet après-midi que l'un des buts de cette organisation était d'apprendre le tir aux volontaires. J'admets que c'est un objet louable. S'il veut avoir une milice qui soit tant soit peu utile, il faut qu'elle soit composée d'hommes capables de manier un fusil ou une pièce d'artillerie. Mais il est triste de voir que l'on dépense si peu pour la partie réellement nécessaire de la milice. Si vous prenez les associations de tir du Canada, organisations qui essaient réellement de faire quelque chose pour justifier l'existence de la milice; vous trouverez dans le sommaire sous le titre des subsides aux associations et corps de musique, la somme magnifique de $80,900. Cela comprend toutes les petites associations du pays tout entier. Je présume que la somme comprend huit salles d'armes ou salles d'exercice?

M. SAM. HUGHES: Oui.

M. CARVELL: L'honorable ministre accorde huit salles d'exercice par année pour le tir à la cible, et autres choses de ce genre.

M. EMMERSON: Une salle d'exercice est une unité.

M. CARVELL: Oui, une salle d'exercice est une unité importante. Dans la province du Nouveau-Brunswick, qui n'est pas grande, il y a une association dont je suis membre et qui avait 70 à 80 membres—je crois y avoir vu plus de cent membres. L'association provinciale de tir du Nouveau-Brunswick reçoit la somme magnifique de $1,300 sur les $14,000,000 que le ministre dépense en galons d'or, en plumets et en futilités.

M. CURRIE: Il y a les munitions à part cela?

M. CARVELL: Oui, deux cents cartouches par homme.

M. CURRIE: Si mon honorable ami est membre d'une association . . .

M. CARVELL: J'ai appartenu à une association aussi longtemps que mon honorable ami et j'en connais autant que lui.

M. SAM. HUGHES: Espérez-vous être fait colonel?

M. CARVELL: Non, je n'entretiens aucun espoir, parce que je sais que mon honorable ami ne me fera jamais colonel en récompense de mon mérite. Ce serait simplement comme punition. Je vois que l'association provinciale de tir de la Nouvelle-Ecosse reçoit la somme magnifique de $1,600, et dans tout le Canada les associations de tir et les corps de musique reçoivent en tout $80,900. La chose principale qui a quelque valeur pour la milice, et pour laquelle la milice existe, est entièrement ignorée et l'argent est dépensé de la manière décrite par mon honorable ami de Lambton-ouest (M. Pardee) et moi-même.

Si mon honorable ami ne cherchait pas à se glorifier lui-même, mais voulait avoir une milice réelle, il dépenserait $800,000 au lieu de $80,000 pour cela. On doit remarquer que toutes les associations de tir partagent dans cette somme; et si mon ho-

norable ami de Simcoe-nord (M. Currie) veut examiner les détails, il verra que le département de la Milice donne $30 ou $40 a une association de tir et espère qu'elle peut exister avec cela. Un colonel dépensera deux fois cette somme dans un voyage qui n'est pas nécessaire.

Certaines branches du service, comme l'artillerie et le corps du génie, devraient être complètement éliminées, mon expérience me permet de le dire. Non seulement notre artillerie est inutile, mais elle serait dangereuse en temps de guerre, parce que nos officiers manquent de formation. Nous avons une artillerie de campagne considérable, mais nous n'avons qu'un seul officier qui possède une instruction technique. A quoi bon envoyer des instructeurs dans tout le pays? L'honorable ministre en a envoyé quelques-uns. Ils ne font rien et, par conséquent, il a la preuve qu'il ne remédiera pas, par ce moyen, à l'état de choses dont on se plaint. L'honorable ministre dit que c'est à son prédécesseur que nous devons d'être dans cette situation, mais il dépense $4,000,000 pour l'artillerie.

M. SAM. HUGHES: Cette dépense comprend aussi d'autres armements et équipements.

M. CARVELL: Au fond, j'avais donc raison. Si l'honorable ministre ajoute une quarantaine de batteries il devra consacrer trois ou quatre mille piastres à l'instruction des officiers. Il ne le fait pas, il n'y attache aucune importance, il n'y songe même pas. Il ne s'occupe que de se mettre en évidence et de soigner sa gloire. Ce serait un crime de mettre en service actif l'artillerie telle qu'elle est. Je la connais, j'en ai fait partie et je dis ce qui en est. Le corps du génie laisse peut-être encore plus à désirer, et l'on ne songe à donner à cette branche du service et à l'artillerie plus de valeur qu'elles n'en avait il y a dix ans, bien qu'elles constituent les deux branches techniques. Je voudrais qu'on dépensât nos millions utilement au lieu de les gaspiller. Le ministre nous inflige un discours de deux heures et demie.....

M. SAM. HUGHES: J'ai parlé deux heures juste.

M. CARVELL: Il traite le sujet comme une chose pour rire, ne souffre aucune question, si à propos qu'elle soit, a l'air de s'imaginer que sa tâche se résume à faire en Europe des voyages de $20,000, à faire enlever les chapeaux sur son passage et à faire crier: "Vive le colonel Hughes", à amener à des pique-niques conservateurs les officiers anglais qui viennent ici pour des raisons peut-être pas trop bonnes, et à faire prendre leurs portraits. J'ai un de ces portraits, si l'honorable ministre veut le voir je le lui enverrai.

M. EMMERSON: Y aperçoit-on les membres du club Borden?

M. CARVELL: Oui; le premier ministre, le général Hamilton et plusieurs autres de ces compagnons prenant part à un pique-nique conservateur. Le ministre n'a pas l'air de savoir ce que c'est que d'être ministre de la Milice.

M. MACDONALD: Ceux qui faisaient partie de ce piqne-nique étaient-ils contre le Home Rule?

M. CARVELL: Je l'ignore.

M. EMMERSON: C'était un groupe fort bien assorti.

M. CARVELL: Surtout aux yeux de l'honorable ministre, qui dit ne pas s'inspirer de la politique. Il est quelques points qu'il a oublié de traiter dans son discours de deux heures. Il a déclaré que s'il faisait des dépenses, s'il construisait des salles d'exercice, c'était dans l'intérêt de la morale, des bonnes manières et même de la religion de la jeunesse. Si la milice favorise tout cela, elle a bien changé depuis le temps où j'en faisais partie.

D'après ce que j'en connais, si j'avais un fils et qu'il fût militaire, je le suivrais de près, quand même le ministre prêcherait la tempérance aux militaires comme il la leur prêche et comme il la prêche aussi à la Women's Christian Temperance Union, aux membres de laquelle il cherche à faire croire qu'il a banni l'alcool des camps de la milice, quand il sait, pour y être allé lui-même, l'année dernière à Sussex, à Petawawa et à presque tous les camps, que la liqueur alcoolique y coule partout comme l'eau. Que dis-je! Le ministre a pris à bail l'édifice d'un club politique de Sherbrooke où l'on vendait et où l'on continue de vendre de l'alcool, comme cela se fait dans tous les clubs, et il paie le loyer à même les deniers du peuple. Voilà ce que nous a révélé l'honorable député de Sherbrooke. Non, l'honorable ministre n'est pas si naïf, et tant qu'il n'aura pas commencé à pratiquer ce qu'il prêche, c'est en vain qu'il cherchera à se faire passer pour un ami de la tempérance auprès des femmes de la Christian Temperance Union. La milice du Canada

n'est pas une organisation de tempérance, mais un antre où l'on va se griser.

M. SAM. HUGHES: Ces paroles ne sont pas parlementaires.

M. CARVELL: L'honorable ministre lui-même les a prononcés.

M. SAM. HUGHES: Mais j'ai dû les rétracter.

M. CARVELL: Elles expriment trop bien la vérité pour que l'honorable ministre désire que je les rétracte. S'il empêchait réellement les liqueurs alcooliques de pénétrer dans les camps, il aurait accompli une merveille, mais il ne le fait pas. Quelle bonne influence ces salles d'exercice peuvent-elles avoir par rapport aux mœurs et à la religion? Il y en a une dans ma ville, elle a coûté $30,000 ou $32,000 et l'on n'y admet que des militaires. Ils y ont leur club et la tempérance n'y règne pas absolument, à ce qu'il paraît. Mais cela les regarde. En outre, la fanfare du régiment a dû lutter durant près d'une année avant de pouvoir obtenir l'usage d'une certaine pièce de cet édifice, qui est fermé à clef le samedi après-midi, quoi qu'en dise l'honorable ministre, et d'où les libéraux sont si bien exclus que le premier qui oserait s'y montrer serait probablement exécuté à la dynamite.

Cette salle appartient aux conservateurs et elle est sous la présidence d'un conservateur de la vieille roche. Dans tout le pays ces salles sont parties intégrantes de l'organisation conservatrice. Il n'est pas un seul député qui ne le sache, jamais la milice n'a servi d'instrument politique comme aujourd'hui, elle n'est plus qu'une vaste combinaison tory qui s'étend d'Halifax à Vancouver, et les seuls libéraux qu'on y souffre ce sont ceux dont on cherche à faire des prosélytes. C'est donc en vain que l'honorable ministre ira déclarer partout que les questions de milice sont étrangères à la politique. Ce que je viens de lui dire est vrai, et toute la Chambre le sait; mais, naturellement, les membres de la droite ne se sentent pas aussi à l'aise que ceux de la gauche pour en parler. C'est une honte de consacrer $14,000,000 par année à la milice. Contre qui nous armons-nous? Contre qui allons-nous nous battre? Pourquoi $4,000,000 pour l'artillerie? Pourquoi cette armée de 140,000 hommes que le ministre dit qu'il veut avoir, aussitôt qu'il pourra se procurer les armes et l'équipement nécessaires. Il lui en manque 70,000, car il en a déjà 77,000 dit-il. Il n'a pas 77,000 hommes prêts à faire du service, il n'en a pas 50,000, et plaise à Dieu qu'il ne puisse jamais en armer et équiper 70,000 autres. Les chiffres qu'il a cités il les a tirés, en grande partie, de son imagination. Il a admis lui-même que 25 p. c. des militaires enrôlés n'étaient pas allés au camp l'année dernière.

Il a dit cet après-midi qu'ils avaient été "relevés". Il sait fort bien qu'il n'a pas pu les amener à se rendre au camp.

M. SAM HUGHES: Je ne le sais pas.

M. CARVELL: Il devrait le savoir. Il aurait de la misère à trouver dans l'est du Canada de quoi composer ses effectifs, et la raison en est que l'on ne peut désider les gens à s'enrôler. Il n'y a pas dans nos campagnes canadiennes un seul corps de milice qui n'accepte pour les camps des hommes de quarante-cinq à soixante et cinq ans. Ils enlèvent leur barbe et donnent des noms d'emprunt à celui qui les paye. Cela, le ministre le sait. Malgré toutes ses ruses, on ne peut toujours pas trouver de quoi former un effectif. Il est vrai que la cavalerie et l'artillerie ont des effectifs presque complets. Un cheval se paye, et son propriétaire le suit. Je dirai bien au ministre qu'il y a certains corps où pas un cheval ne pénètre sans que son propriétaire ne le suive. Et c'est ainsi que l'on va recrutant des chevaux, et non pas des hommes. Ce sont là toutes choses que le ministre connaît, et, malgré cela, il nous fait une vive peinture de l'enthousiasme qui existe dans tout le Canada en faveur du service militaire.

Comme je l'ai dit, il sait que l'on est obligé d'accepter dans les camps des vieillards. Il le sait en particulier pour ce qui concerne le corps du génie, le plus inutile de tous, à mon sens. Il sait que, tous les ans, l'on a de 25 à 35 chevaux que l'on emploie à rien autre chose qu'à tirer de l'eau, et pour la nourriture desquels il est donné $1.25 par jour. Il serait impossible de réunir la moitié des hommes sur lesquels on compte, si ce n'était qu'ils amènent leurs chevaux. Mon honorable ami nous a cet après-midi fait un tableau qui semblerait indiquer de la part de nos gens une envie mortelle de guerroyer. Mon avis au ministre sera d'abandonner ces niaiseries. Au lieu de vouloir lever une troupe de 140 ou 150,000 hommes, qu'il réduise ses prétentions à 35 ou 40,000; qu'il leur donne des officiers de quelque valeur, en ce qui concerne surtout les divisions techniques du service. Faites faire aux miliciens avec fréquence et régularité des exercices de tir à la cible; donnez-leur à chacun, non pas 200, mais 1,000 cartouches. Que les

officiers de l'artillerie pratiquent le tir à la cible. J admets que ce serait dispendieux, mais un artilleur n'est d'aucune utilité, s'il ne connaît pas son affaire. Mon honorable ami parle de préparer tous ces gens-là à prendre les armes au premier avis d'une guerre. Après tout, qu'est-ce que signifie une douzaine de jours passés dans un camp? L'homme qui va au camp pour douze jours n'en connaît pas plus en fait de guerre que douze jours avant de s'y rendre.

Je me suis efforcé de signaler au ministre ses fautes d'omission et de commission et de présenter un tableau des faits tels qu'ils existent. Si j'ai pu réussir à faire descendre des nuages mon honorable ami et à lui faire envisager cette question avec logique et bon sens, mes paroles n'auront pas été vaines.

M. NESBITT: Je désirerais appeler l'attention du ministre sur ce qu'il dit dans les renseignements qu'il a publiés:

Comparativement à l'exercice 1913-1914, il y a diminution de $71,905.

Y aurait-il autre chose dans le budget supplémentaire?

M. SAM. HUGHES: J'y compte bien.

M. NESBITT: Est-ce que ce que je viens de lire n'est pas alors une inexactitude?

M. SAM. HUGHES: Mais non; ce sont les chiffres du budget général.

M. KYTE: Il y a quelques jours, j'ai posé au ministre une question touchant la part prise par la fanfare du Royal-Canadien à une démonstration dans la ville d'Halifax. Voici les questions en même temps que les réponses que l'on y a faites:

1. Qui a donné à la musique du régiment Royal-Canadien l'autorisation de prendre part à une manifestation lors d'une assemblée publique, dans l'édifice législatif de Halifax, le soir du mercredi, 8 avril 1914?
2. Qui a demandé que cette musique figurât dans cette circonstance?
3. A-t-on rétribué cette musique à cet égard; dans l'affirmative, qui a fait le paiement?
4. S'il n'y a pas eu de paiement, une facture ou une demande de paiement a-t-elle été adressée à quelque personne intéressée aux services de cette musique, dans des cas semblables?

M. SAM. HUGHES.

1. L'officier commandant le régiment Royal-Canadien, d'après les dispositions du paragraphe 875, des ordonnances et règlements royaux du Canada, de 1910, modifié par l'ordonnance 35-1-5 de l'état-major du 7 mars 1914.
2. M. F. Pennington Bligh.
3. Non.
4. Un compte de $45 a été présenté contre M. C. R. Hoben.

Le ministre est-il en mesure de dire si cette somme a été payée?

M. SAM. HUGHES: Je n'ai pas de renseignements là-dessus. Elle sera payée.

M. KYTE: J'ai l'autre jour signalé en outre au ministre un autre incident où la fanfare de ce même régiment se trouve intéressée, incident qui semble donner raison à l'honorable député de Carleton de dire que, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, la milice devient un accessoire du parti conservateur.

Il est bien connu des gens qui lisent les journaux dans la province de la Nouvelle-Ecosse qu'un très grave libelle a été publié contre la législature de cette province par un journal de la ville d'Halifax. Un comité spécial de la législature fut nommé pour connaître de cette affaire. Un des témoins ayant refusé de répondre à une question juste et légitime fut condamné à quarante-huit heures de détention dans la prison commune de la ville d'Halifax. Aussitôt la fanfare du Royal-Canadien, en conformité, je n'en doute pas, d'ordres reçus du maire conservateur de la ville d'Halifax, sortit en grand uniforme pour sérénader cet homme incarcéré pour libelle grossier contre la législature de la province de la Nouvelle-Ecosse. Mon correspondant s'exprime ainsi:

La fanfare du Royal-Canadien, précédée de soldats en uniformes et déployant l'Union Jack, est allée samedi sérénader McCurdy, incarcéré dans la prison du comté en vertu d'un warrant de l'Orateur, pour avoir illégalement refusé de répondre aux questions posées par le comité de l'Assemblée.

J'aurais voulu savoir du ministre, l'autre jour, qui avait autorisé les gens de la fanfare à commettre ce second attentât aux convenances dans cette bonne ville d'Halifax, mais on a déclaré que j'étais en contravention au règlement. Comme nous avons beaucoup de temps pour discuter la question maintenant, je prie l'honorable ministre de la Milice de dire qui avait autorisé la fanfare à se livrer à pareille démonstration?

M. SAM. HUGHES: Des renseignements relatifs à cette fanfare ont été déposés sur le bureau, hier ou avant-hier, en réponse à une demande de l'honorable député lui-même, si je ne me trompe. On s'est plaint à moi, il n'y a pas très longtemps, que cette terrible fanfare s'était montrée en public avec l'Hibernian Society, déployant l'Union Jack, avec un bout de ruban vert autour de la hampe et surmontant le drapeau. On se plaint maintenant de ce que la fanfare est allée sérénader un pauvre diable qui avait été condamné à la

prison, ce dont je ne connais rien. Il n'y a pas de raison au monde pour qu'une fanfare ne puisse prendre part à une démonstration, si on la paie, et pourvu que le commandant du district de qui la fanfare relève sache de quoi il s'agit et ne s'y oppose pas. Si mon honorable ami convoque une assemblée à Halifax, je serai aux oiseaux, pourvu qu'il paie la note, si la fanfare figure à l'assemblée et fait de la musique en son honneur ou en l'honneur de tout autre citoyen respectable qui retiendra ses services dans ce but. J'ai été heureux d'apprendre qu'elle avait fait de la musique pour les hiberniens; je me réjouirais si elle se faisait entendre le 12 de juillet pour faire fête aux orangistes; et si on attache un bout de ruban de couleur orange à la hampe du drapeau, je ne m'y opposerai pas plus que je ne me suis opposé à ce qu'on y mît un bout de ruban vert le jour de la Saint-Patrice.

M. KYTE: L'honorable ministre de la Milice aurait pu énumérer d'autres circonstances dans lesquelles on s'est opposé à ce que des fanfares régimentaires fussent présentes à des démonstrations d'un caractère quasi public, sinon public. Je me souviens que l'honorable ministre de la Milice lui-même a trouvé à redire à ce que les soldats figurent dans une démonstration d'un caractère religieux dans la ville de Montréal. L'honorable ministre de la Milice, lorsqu'il énumère les nombreuses objections que l'on fait à la participation de fanfares et régiments de milice à des manifestations qui n'ont pas un caractère public à proprement parler, ne devrait pas oublier que lui-même en plusieurs circonstances a protesté en cette Chambre, parce que certaines fanfares et troupes régimentaires de la ville de Montréal avaient été appelés à jouer un rôle dans les circonstances que je rappelle.

M. SAM. HUGHES: Je me permettrai de reprendre l'honorable député avant qu'il en dise davantage. Je n'ai jamais protesté contre la participation d'une fanfare, mais ce que j'ai condamné et ce que je ne cesserai de condamner, c'est qu'un régiment sous les armes figure dans une procession religieuse quelconque. Cela est contraire à la loi. Ils ne doivent pas porter leurs armes; c'est contraire à la loi dans le monde entier.

M. KYTE: Je me permettrai de dire au ministre que, non seulement la fanfare a-t-elle sérénadé McCurdy dans sa prison l'autre soir, mais des soldats en uniforme marchaient en avant de la fanfare, portant l'Union Jack, et prirent part à cette manifestation en faveur de McCurdy. Evidemment on ne s'est pas conformé aux instructions du ministre.

M. SAM. HUGHES: Le porte-drapeau fait partie du corps de musique et il est tenu de porter l'uniforme.

M. KYTE: Je suis persuadé que nous avons eu plus de déploiement de drapeaux et de fanfares militaires depuis que l'honorable membre est ministre que jamais auparavant. Je répète que la conduite de ce corps de musique et de ceux qui exercent le commandement à Halifax prouve absolument que la milice à cet endroit, comme ailleurs, est devenue un outil du parti tory.

M. SAM. HUGHES: A ma connaissance, le seul fonctionnaire qui ait jamais fait de la politique activement à Halifax, c'est l'officier dont je vous ai cité le cas aujourd'hui, qui se tenait à la porte des polls et essayait d'empêcher les officiers, les sous-officiers et les soldats de son régiment d'aller déposer leurs bulletins en faveur de l'honorable collègue qui a l'honneur d'être actuellement le premier ministre du Canada.

M. KYTE: J'irai jusqu'à dire qu'en dépit de l'impartialité apparente avec laquelle le ministre de la Milice discute la question, si le député d'Halifax (M. Maclean), moi-même, ou n'importe quel député de l'opposition demandions les services de la fanfare, à Halifax, nous ne pourrions nous les procurer.

M. SAM. HUGHES: Oui, vous le pourriez.

M. KYTE: Ou bien, on exigerait un prix si élevé que cela équivaudrait à un refus. On ne nous accorderait pas de délai pour le paiement, comme on l'a fait pour le maire d'Halifax, à propos d'un compte qui n'a pas encore été acquitté, comme le ministre le sait très bien. Voici les paroles qu'a prononcées devant la Chambre, à la date du 25 novembre 1910, le ministre de la Milice et de la Défense:

> Je suis tout à fait opposé à l'idée de voir un citoyen portant l'uniforme de la milice de ce pays, parader en l'honneur d'un personnage ou d'une organisation quelconque, si cette manifestation n'est pas directement sous les auspices de l'Etat, qu'elle soit sous les auspices du clergé ou de n'importe quelle autre organisation.

L'honorable ministre a changé d'opinion sur ce sujet, tout comme sur bien d'autres questions qui ont rapport à ce que nous discutons en ce moment. J'ai pris note que l'honorable ministre a visité Toronto

l'autre soir, et qu'il a adressé la parole à une réunion d'officiers. J'ai en ma possession une dépêche publiée dans les journaux, et qui, je le suppose, rend assez correctement sa pensée. Si cette dépêche est inexacte, alors il voudra bien redire à la Chambre les expressions dont il s'est servi, en cette circonstance. La voici:

Toronto, 2 mai,—Au dîner annuel du mess des sergents du 48ième Highlanders, hier soir, l'hôte d'honneur fut l'hon. Sam. Hughes, le ministre de la Milice. Répondant à la santé de la milice canadienne, il a parlé de la puissance relative qu'a atteinte notre milice; il a déclaré qu'il avait l'intention de continuer la politique qu'il a inaugurée, aussi longtemps qu'il restera dans le cabinet, et d'augmenter la valeur de notre armée, afin que le Canada soit prêt à faire face à n'importe quelle éventualité.

Au cours de ses remarques, le col. Hughes a déclaré qu'à l'heure actuelle il serait prêt à mobiliser demain, si la chose devenait nécessaire, une armée de 60,000 hommes, qui serait en état de faire face à n'importe quel ennemi, tandis que 750,000 hommes, a-t-il déclaré, pourraient être mobilisés de suite par tout le Canada, et dès l'année prochaine, il espère que ce nombre sera doublé.

Le colonel Hughes a condamné, en passant, les politiciens qui ne partagent pas ses opinions sur les questions de milice, lorsqu'il a fait remarquer qu'il aime à entendre les aboiements de ces politiciens, qui le font songer aux agissements d'un certain petit chien près de Lindsay (Ont.), qui avait l'habitude d'attendre les convois et d'aboyer après. S'arrêter à discuter avec ces politiciens, selon le col. Hughes, n'aurait pas plus de bons sens que si le mécanicien du convoi avait arrêté sa locomotive, afin de lancer des morceaux de charbon à la tête du petit chien de Lindsay.

Quelques DEPUTES: Très bien, très bien.

M. KYTE: Je ne savais pas que la seule mention des aboiements de chiens aurait pu soulever de tels échos. Le ministre n'a pas nié les paroles qu'on lui met dans la bouche, et par conséquent . . .

M. SAM. HUGHES: On ne m'a pas mis en demeure de les nier.

M. KYTE: Je lui ai demandé si le langage qu'on lui a prêté était exact ou non.

M. SAM. HUGHES: Il y a une erreur. J'ai dit que le mécanicien serait bien fou d'arrêter le convoi.

M. KYTE: Et pour la même raison, le peuple canadien aurait grandement tort de garder à son service l'honorable ministre, et soyez assurés qu'il se prépare à lui signifier son congé, dès que l'occasion s'en présentera.

Le ministre de la Milice l'a admis lui-même, chaque politicien au pays, chaque représentant du peuple, qui ose élever la voix et demander que le département de la milice soit administré avec une plus grande économie, est aussitôt comparé à un politicien qui aboie. C'est là l'épithète que leur applique le ministre de la Milice. J'ose espérer que les contribuables du pays n'oublieront pas de sitôt cet incident.

A l'heure actuelle, il existe une situation au Canada que nous n'avons pas vue durant les seize dernières années. Par tout le pays nous traversons une période de chômage et de misère. La population est obligée d'organiser les sociétés de charité et de prélever des fonds afin de venir au secours de la classe ouvrière dans les grandes villes du Dominion. Tout le monde admet que nous traversons une ère où l'économie devrait être pratiquée sur une grande échelle. Il y a à peine quelques jours, le ministre des Finances, lorsqu'il a prononcé son exposé budgétaire, a attiré notre attention sur la nécessité d'appliquer les freins, et il a profité de l'occasion pour annoncer, qu'en sa qualité de ministre des Finances, il était décidé à tenir compte des circonstances que nous traversons et que le temps n'était pas propice pour se livrer à de grandes dépenses. Tous les autres services publics voit diminuer leurs dépenses. Tous les autres membres du cabinet, à l'exception du ministre de la Milice, sont disposés à partager l'opinion du ministre des Finances, quant à notre situation financière, à l'heure actuelle.

Mais si les contribuables du Canada suggèrent que la dépense faite pour la milice est la plus inutile de toutes celles effectuées par l'Etat; si les représentants du peuple au Parlement suggèrent au ministre qu'il a le devoir de mettre un frein à des dépenses, pour toute réponse il nous dit que ce sont des aboiements de politiciens et il les compare à son petit chien, dans sa ville de Lindsay. Le ministre de la Milice ne se prend pas toujours au sérieux, comme il le parait faire à cet égard. Hier soir, alors que nous discutions une autre question se rattachant à son département, le paiement des primes aux vétérans de la campagne des fénians en Nouvelle-Ecosse, le député de Carleton fit observer qu'on payait une forte somme à des gens de cette province qui n'avaient jamais marché contre l'ennemi à cette époque, tandis que ceux qui avaient réellement fait la campagne ne recevaient pas de gratification. En présence de ce fait bien connu en Nouvelle-Ecosse, le ministre de la Milice affirma que personne en Nouvelle-Ecosse ne recevait un seul dollar de ces gratifications aux vété-

rans, à moins d'avoir marché contre l'ennemi. Il est temps que le public comprenne qu'il ne faut accepter que sous bénéfice d'inventaire les affirmations du ministre de la Milice au sujet des dépenses de son département.

L'honorable député est déterminé, paraît-il, à dépenser 10 pour 100 du revenu global du pays en galons et en oripeaux, comme le dit le député de Carleton. Il y a deux ans, je me souviens qu'on convoqua à Ottawa, des quatre coins du pays, des soldats plus ou moins importants et occupant des postes plus ou moins élevés dans la milice.

Pendant toute une semaine, la capitale eut tout l'air d'une ville assiégée, on osait à peine traverser les couloirs de la Chambre, de peur de se heurter à quelque éperon poli ou de se voir transpercer par une baïonnette. Cette partie de plaisir, organisée pour la plus grande gloire du ministre, coûta une jolie somme au pays. J'ai entendu non seulement des députés de la gauche, mais encore des ministériels critiquer fort sérieusement tout ce gaspillage. J'ai assisté à une des assemblées et j'ai été témoins de toute la magnificence de cette mise en scène. Sur une espèce de trône élevé siégeait le ministre de la Milice revêtu de son plus brillant uniforme. A ses côtés se tenaient deux ordonnances et chaque fois qu'il portait la parole, ces deux soldats enlevaient leurs casques et s'inclinaient profondément comme s'ils rendaient **hommage à une haute** et puissante divinité. Et tout cela pour la plus grande gloire de ce ministre, qui traite les contribuables canadiens de politiciens aboyeurs et les **compare à son petit chien de Lindsay.**

M. SAM. HUGHES: Je tiens à observer que jamais l'honorable député n'a pas été témoin de pareille scène. Tout cela est le fruit d'une imagination en délire. Jamais à aucune assemblée je n'ai siégé, revêtu de l'uniforme, et la description de toute cette mise en scène est une pure invention.

M. KYTE: Le ministre ne serait plus le ministre, s'il n'était pas revêtu de l'uniforme. Je l'ai vu entrer ici en uniforme. S'il ne portait pas le panache, il était revêtu d'un habit à ramages assez brillants pour éblouir **les députés.**

M. SAM. HUGHES: C'est sans doute contraire aux aspirations et à la mentalité de l'honorable député de voir l'uniforme écarlate.

M. KYTE: Le ministre préside à un département qui a la direction des hommes qui ont juré de défendre ce pays et Sa Majesté, en telle occasion, et cependant un des officiers de Sa Majesté qui siège ici, à côté du ministre, a offert, il y a quelques semaines, ses services à sir Edward Carson dans le but de diriger une révolte à main armée contre la loi et l'ordre en la province d'Ulster. Le ministre est plein de loyalisme, quand il s'agit des intérêts d'un certain groupe de population au pays; mais il laisserait tous les officiers de la milice porter les armes contre la loi et l'autorité, pourvu que ce soit dans l'intérêt des orangistes de l'Ulster.

M. SAM. HUGHES: Puis-je rectifier une assertion de l'honorable député? Voilà qui prouve bien tout ce qu'il y a de tyrannique chez lui. Les miliciens canadiens sont libres quand ils ne sont pas de service, et le ministre de la Milice n'a pas plus le droit de s'opposer à ses désirs qu'à ceux de tout autre citoyen du pays. Quand ils n'ont pas reçu d'ordres, les miliciens sont aussi libres que les civils, leurs concitoyens.

M. MACDONALD: Ils ne sont pas libres de prendre les armes contre la couronne.

M. SAM. HUGHES: Cela ne me regarde pas. Je tiens à dire à mon honorable ami et aux autres membres du comité qu'ils se trompent sur les fonctions d'un ministre chargé de l'administration d'un département, s'ils croient qu'il devrait user de contrainte contre ceux qui ont le droit de respirer l'air pur des cieux.

M. KYTE: Le ministre veut-il expliquer ce qu'il entend par moyens violents contre ceux qui ont le droit de respirer l'air pur des cieux?

M. SAM. HUGHES: Si l'honorable député n'a pas l'intelligence voulue pour l'interpréter, je ne veux pas prendre le temps de la Chambre à le faire pour lui.

M. CURRIE: Je soulève la question de règlement. L'honorable député de Richmond (M. Kyte) a accusé un membre de la Chambre de vouloir partir pour prendre les armes contre Sa Majesté. C'est une accusation grave.

M. MACDONALD: Ne l'a-t-il pas fait?

M. KYTE: Si l'honorable député dit qu'il n'a pas envoyé de télégramme, j'accepte sa parole.

M. CURRIE: Ce n'est pas moi. L'honorable député a porté une accusation grave contre un membre de cette Chambre.

M. KYTE: Si l'honorable député dont je parle se lève ici et dit qu'il n'a jamais envoyé de télégramme à sir Edward Carson pour lui offrir ses services et qu'il combattrait avec lui jusqu'au dernier retranchement, je suis tenu d'accepter sa parole; et je le ferai avec grand plaisir, parce que ce sera une assurance pour moi qu'il y a au Canada un homme loyal de plus que je ne pensais.

M. CURRIE: L'honorable député ferait mieux de soulever cette question quand l'honorable député dont il parle sera ici.

M. KYTE: Je tiens à assurer à mon honorable ami qu'il ne peut inspirer la peur à personne dans cette Chambre.

M. CURRIE: Si une telle accusation avait été portée contre un député de l'opposition, j'aurais été le premier à me lever et à la repousser.

M. KYTE: S'il est vrai que le télégramme n'a pas été envoyé, je serai très heureux de l'entendre de la bouche même de l'honorable député, mais je refuse de l'accepter par procuration.

M. CURRIE: Je soulève une question de règlement. Je ne crois pas qu'il soit juste pour un honorable député de porter une accusation si grave contre un autre député quand il est absent.

M. le PRESIDENT: Je n'ai pas compris que l'honorable député de Richmond portait une accusation contre aucun député. Les faits allégués par l'honorable député ont trait à un télégramme tout simplement.

M. KYTE: Comme je l'ai dit, si l'honorable député nie qu'il a envoyé ce télégramme, j'accepterai sa dénégation. Le ministre a dit il ya un moment, pour justifier cet officier, que les hommes de la milice étaient des hommes libres et qu'ils pouvaient aller où ils voulaient; mais dans certains cas, ils ne sont pas libres. A Montréal ils ne sont pas libres. Je me souviens qu'il y a quelques années la question de leur présence à une cérémonie quasi publique à Montréal a été l'objet de critique de la part du ministre actuel de la Milice contre son prédécesseur.

M. SAM. HUGHES: Je dois faire remarquer qu'un officier en uniforme est de service.

M. KYTE: Tout est là. Le ministre veut bien que les hommes soient de service dans certaines circonstances et dans d'autres il ne le veut pas. Quand l'honorable député de Simcoe-nord m'a interrompu. Je parlais du montant énorme qui est dépensé d'année en année pour la milice. L'honorable député de Carleton (M. Carvell) a donné quelques chiffres relatifs aux sommes dépensées pendant que le gouvernement libéral était au pouvoir. Il y a eu une augmentation considérable pour la milice sous la direction de l'ex-ministre de la Milice et de la Défense, entièrement due à ce que le gouvernement a pris à son compte les fabrications d'Halifax et d'Esquimalt. Avant cette opération, la dépense totale de la milice, pendant plusieurs années, a été d'environ $2,000,000. Les dépenses furent portées du coup à $7,000,000 et tant que l'ancien Gouvernement fut aux affaires, elles ne dépassèrent guère ce chiffre. A cette époque, nous avions comme ministre de la Milice un homme sensé, qui savait qu'il avait des devoirs à remplir envers ses concitoyens et qui ne passait pas son temps à se balader en automobile avec les officiers, à parcourir l'Europe en tous sens, à banqueter d'un bout à l'autre du pays, sans profit pour personne.

Cette question des dépenses du département de la Milice ne peut pas être discutée trop à fond, surtout après l'attitude provocante que prenait l'autre jour le ministre, à Toronto, quand il qualifiait de politiciens aboyeurs les représentants du peuple qui voudraient diminuer les dépenses faites pour la milice.

M. SAM. HUGHES: Mon honorable ami se range-t-il dans cette catégorie?

M. MICHEAL CLARK: C'est honteux.

M. SAM. HUGHES: Je ne m'adresse pas à l'honorable député.

M. KYTE: Un aboyeur en fait toujours aboyer un autre.

M. SAM. HUGHES: Je n'ai jamais rangé l'honorable député dans cette catégorie. S'il veut absolument en être, c'est son affaire.

M. NEELY: Le ministre nous expliquera peut-être ce qu'il a voulu dire. Il doit être satisfait de l'empressement que les députés de l'opposition ont mis à répondre à l'invitation qu'il leur adressait l'autre jour, par la poste, en les priant d'assister à son exposé de l'administration de son département. Le ministre de la Milice est un homme si charmant qu'il était difficile de ne pas accepter l'invitation, et c'est pourquoi nous sommes ici ce soir en aussi grand nombre. Les sentiments qu'il a exprimés l'au-

tre jour à Toronto m'ont surpris et désappointé, car je m'attendais à autre chose, après avoir reçu son invitation. Je m'étais imaginé qu'il désirait notre présence pour nous donner un exposé impartial de ses faits et gestes, de l'administration de son département, de l'emploi qu'il a fait des 13 ou 14 millions de dollars qu'il a dépensés. Je me disais que cela découlait naturellement de l'invitation qu'il nous avait adressée.

Je croyais que nous avions été convoqués pour entendre les explications d'un homme d'Etat sur l'emploi d'une somme de 14 millions de dollars, affectée à la milice canadienne. Avant de parler comme il a parlé à Toronto, il aurait dû attendre que les membres de cette Chambre eussent entendu ses explications et eussent exposé leur manière de voir sur la question.

Le ministre ne pouvait pas naturellement prévoir si les commentaires provoqués par son exposé seraient favorables ou défavorables, mais il faut croire qu'il s'attendait plutôt à être critiqué, s'il faut en juger par la citation qui a été faite il y a un instant. D'après le journal en question, le ministre de la Milice aurait comparé à un chien aboyeur l'honorable député de Richmond, tous les membres de cette Chambre et tous les citoyens de ce pays, assez audacieux pour critiquer l'auguste personnage qui préside à l'administration du département de la Milice. S'il s'imagine qu'il peut avoir recours à de pareilles tactiques impunément, il se trompe grandement, car il ne manque pas de membres de l'opposition qui ne craignent pas de le rencontrer, dans cette Chambre ou ailleurs, pour discuter les questions publiques ou celles de son département. Il y a un point, cependant, sur lequel le ministre mérite des félicitations; il a donné au Parlement et au pays en général un spectacle grotesque plus amusant que les vaudevilles les plus comiques qui ont été donnés ici depuis longtemps. Il se prend tellement au sérieux, dans cette Chambre et ailleurs, qu'il est en passe d'être pris pour un bouffon, mais les dépenses de son département sous son administration augmentent tellement que les contribuables trouvent que la bouffonnerie coûte trop cher.

Le ministre a prétendu cet après-midi que les dépenses de son département, par comparaison avec celles de son prédécesseur, accusent plutôt une diminution. Cette prétention dépasse les limites permises dans la bouffonnerie; il n'y a pas loin d'ici à la bibliothèque et il est facile de consulter les budgets des années précédentes. On a beau torturer les chiffres et recourir à tous les subterfuges, il est impossible d'arriver à la même conclusion que le ministre de la Milice.

Si l'on consulte le rapport de l'auditeur général pour connaître ce que le ministre dépense réellement, on se trouve en face de cette difficulté qu'il faut chercher ici et là, dans toutes les parties de ce rapport, dans le rapport du ministère des Travaux publics et dans celui du ministère de la Milice, ainsi que dans le budget supplémentaire relatif aux dépenses casuelles, pour trouver ce que le ministre dépense réellement pour l'entretien de la milice, pour la construction de salles d'exercice et pour d'autres détails se rapportant à la milice, par tout le Canada. Le ministre, en cette Chambre, et en dehors de celle-ci, a proclamé—ainsi que mon honorable ami de Lambton-ouest (M.Pardee) l'a rappelé—que la population de ce pays voulait qu'on dépensât pour la milice plus d'argent qu'on n'en avait consacré à cette fin, dans le passé. Je suis ici, ce soir, pour lui dire que le peuple, du moins celui de certaines parties du Canada—et je représente une de ces dernières—ne veut pas voir les dépenses de la milice augmenter par bonds et par sauts, ainsi qu'il arrive sous l'administration de celui qui remplit, aujourd'hui, la fonction de ministre de la Milice. Je représente, en cette Chambre, un comté qui mesure 108 milles en longueur et 108 milles en largeur. Je serais très heureux qu'il fût moins étendu, que je fusse ou non son représentant—et je suppose que cette division électorale contient de vingt à quarante villages et villes, dont la population varie de 500 à 2,500 âmes. Je n'ai jamais entendu parler qu'il y eût dans un coin quelconque de ce comté de Humboldt une salle d'exercice qui aurait coûté au pays de $10,000 à $15,000, et qu'on aurait construite à cet endroit simplement parce que la population de ce dernier avait voté en faveur du candidat tory, lors des dernières élections. J'ai entendu parler de faits semblables qui s'étaient produits dans l'est du Canada, dans la province d'Ontario, par exemple, si mes renseignements sont exacts.

Quant à cette dépense à propos de salles d'exercice dans les petites localités du Canada—et cette coutume est spécialement condamnable dans les districts de la campagne où il n'existe aucun corps de milice et où l'on construit ces salles d'exercice pour favoriser les relations mondaines de la population de cette localité—je tiens à faire observer que chacune de ces salles d'exercice ajoute à la dépense publique. Voici de l'ar-

gent qu'on dépense et qui ne rapporte pas un sou de bénéfice au pays; voici les hommes qui prennent soin de ces bâtiments et voici ce que coûte l'entretien de ces édifices chaque année. Si l'on permet à l'honorable ministre d'agir à sa guise et de construire des salles d'exercice qui coûtent $10,000, $15,000 et $20,000, dans les petits villages et les petites villes et même à des endroits où il y a un bureau de poste, mais où l'on ne trouve ni village, ni ville, ni chemin de fer, il faudra, avant peu d'années, doubler et tripler le revenu de ce pays, si l'on veut acquitter le coût de ces travaux et celui de leur entretien, car ces salles d'exercice sont absolument inutiles, en tant qu'elles bénéficient d'une façon permanente à la milice de ce pays.

Représentant une population qui s'efforce de faire du Canada une nation, en développant les ressources naturelles de ce pays, en augmentant la prospérité nationale et en contribuant, ainsi qu'elle le fait largement, au trésor de l'Etat, je ne puis garder le silence après avoir entendu l'opinion exprimée par le ministre de la Milice en cette Chambre et en dehors de celle-ci, que le Canada est en faveur d'une augmentation des dépenses de la milice. Je ne crois pas qu'il en soit ainsi. Je pense que l'honorable ministre n'a senti battre que son poulx, et non pas le poulx de la population du Canada, lorsqu'il a fait ce diagnostique, en tant qu'il s'agit du sentiment que notre peuple entretient à l'endroit des questions militaires.

Je n'ai pas trop à redire à quelques-unes des dépenses effectuées par le ministre de la Milice, depuis qu'il remplit cette dernière fonction. Je suppose que la question d'un petit voyage sur l'Atlantique, en compagnie d'un certain nombre d'amis, semble avoir des attraits pour le ministre. Après un séjour de quinze ans dans l'opposition, il en est venu, je présume, à la conviction, lorsqu'il a pris possession de sa nouvelle fonction, qu'il était à peu près temps pour lui de s'amuser aux frais du pays qu'il avait représenté, en ce Parlement, durant tant d'années. Le ministre a pu considérer ces dépenses comme imprévues, mais elles ont fini par former un total élevé. Si le ministère des Chemins de fer ne fournit pas au ministre de la Milice de wagon particulier aussi rapidement que le ministre croit qu'on devrait le faire, je ne puis le blâmer trop s'il achète lui-même un wagon particulier, parce que ce dernier sera à son service et au service du département. Je n'aimerais pas qu'il fût obligé de demander au ministère des Chemins de fer un wagon particulier, chaque fois qu'il a besoin de faire une course quelque part. Mais le ministre a délibérément adopté pour politique de gaspiller l'argent du pays, ainsi qu'il l'a fait, au cours des deux ou trois dernières années, dans des dépenses aussi inutiles que le sont celles qu'il a faites en vue de la construction de salles d'exercice, dans les petits villages des comtés conservateurs du pays et lorsqu'il prétend qu'il a dépensé cet argent dans l'intérêt du Canada, il est temps que j'élève la voix pour protester.

Il me répugne d'accuser le ministre d'abuser de sa position et de faire servir le département qu'il est chargé d'administrer aux fins d'un parti politique; il me plairait davantage de savoir qu'il y a dans le cabinet au moins un homme sans reproche. Mais après ce qui s'est passé, il n'est pas possible de décerner ce compliment au ministre de la Milice. L'autre jour, il m'est tombé sous la main un journal publié dans la ville qu'il habite et, à en juger par les articles qu'il publie, c'est certainement un bon journal conservateur. Il a pour titre: "Daily Warden," et c'est dans l'édition du 28 avril dernier que se trouve un article intitulé "Quelques Faits." On me dit que ce journal, publié à Lindsay, est l'organe du ministre. Ce dernier n'en est peut-être pas le propriétaire, mais il lui vient en aide dans les phases critiques et en temps d'élections.

M. SAM. HUGHES: En 1904, tous les journaux du comté combattaient ma candidature.

M. NEELY: Je ne serais pas surpris si, en 1915 ou 1916, l'honorable ministre se trouvait dans la même position.

M. SAM. HUGHES: Ma majorité sera considérablement augmentée.

M. NEELY: Il est certainement survenu des changements depuis 1904, car le journal en question consacre une partie de ses colonnes au ministre de la Milice et de la Défense. Je ne citerai pas tout l'article qui est très long, mais je veux faire ressortir le but que le ministre se propose d'atteindre en faisant toutes les dépenses que nous critiquons en ce moment. Pour arriver à ce résultat, je ne crois pouvoir mieux faire que m'en rapporter à un journal ami du ministre et publié dans sa propre ville. Le troisième paragraphe de l'article en question est ainsi concu:

Le colonel Hughes a fait beaucoup pour Lindsay dans sa marche vers le progrès. Sans le ministre de la Milice, Lindsay n'aurait pas aujourd'hui ce beau monument dans le parc Victoria...

Il s'agit naturellement de la salle d'armes.

...un édifice qui a coûté plusieurs milliers de dollars. En faisant ce cadeau à Lindsay, le colonel Hughes a déclaré formellement qu'il devait servir autant aux différentes réunions des citoyens qu'aux fins militaires.

Ainsi, s'il ne sert pas à la milice, il ne sera pas complètement inutile.

Sous le régime libéral à Ottawa, nous n'avons pas pu obtenir une horloge pour la tour du bureau de poste, mais grâce au colonel Hughes, l'horloge sera bientôt installée et la tour sera élevée, pour que les citoyens puissent voir l'heure de toutes les parties de la ville. Une lampe permettra de distinguer l'heure durant la nuit.

Si vous allez dans la ville du ministre, de jour ou de nuit, même si votre montre est arrêtée, vous n'aurez pas à vous inquiéter, il y aura toujours là une brillante lumière représentant le ministre, et l'horloge qui vous indiquera l'heure.

M. McKENZIE: Qui vous permettra aussi de voir le chien.

M. NEELY: Oui.

Lorsque la salle d'armes et les autres installations seront terminées, on érigera un grand kiosque moderne pour la musique.

Cela est absolument nécessaire. Malgré toutes ses occupations, le ministre doit nécessairement visiter sa ville natale de temps à autre et il n'est que juste qu'il y ait un kiosque dans le voisinage de la salle d'armes, pour que la musique du régiment lui fasse une reception convenable.

J'ai dit que je ne citerais pas tout l'article. J'ai cité le passage qui précède parce qu'il est en contradiction directe avec les déclarations du ministre, qui se défend de faire ces dépenses dans un but politique et qui prétend n'avoir d'autre but que le bien du pays et l'établissement d'une excellente milice.

M. EMMERSON: Cela n'a coûté que $47,000.

M. NEELY: Voici un résumé de ce que le ministre a fait pour sa ville, depuis l'avènement du Gouvernement actuel:

Pour résumer, il est intéressant de noter que, par l'intermédiaire de notre représentant, Lindsay a obtenu les améliorations suivantes:

Une nouvelle salle d'armes qui a coûté $35,000.

Il doit y avoir en des "extra" que le journal ne mentionne pas.

Nouveaux phares sur la rivière Scugog; lignes de factage rural dans tout le comté; réparations et améliorations au bureau de poste; dragage de la rivière Scugog, à Lindsay, $25,000; construction de nouveaux quais aux endroits de villégiature.....

[M. Neely.]

Je me demande en quoi le pays en général va profiter de ces derniers travaux. Le journal ne dit pas ce que ces quais ont coûté, mais la somme doit être importante, car il y en a plusieurs.

...agrandissement du bureau de poste et modifications à l'extérieur, $25,000; élévation de la tour du bureau de poste et installation d'une grande horloge; améliorations au parc Victoria; pavage d'une ruelle, à l'est du bureau de poste; travaux de dragage à Balsover et dans le lac Balsam; nouveau kiosque pour la musique, dans le parc Victoria.

M. MACDONALD: Comment a-t-il fait ce kiosque à musique?

M. NEELY: Je ne sais pas si cela fait partie de l'aménagement nécessaire de ces arsenaux ou non; j'ignore s'il est construit sur la propriété du gouvernement ou en dehors. Le ministre peut nous le dire. Voici l'organe de la ville propre du ministre qui appuie ce dernier; il donne une liste des choses faites par le ministre à l'avantage de la ville et de la circonscription.

M. HUGHES: Ces choses sont-elles toutes finies?

M. NEELY: Evidemment, ou l'on s'attend à ce qu'elles soient bientôt terminées; elles sont probablement en marche. L'organe propre du ministre, dans sa propre ville, se sert visiblement des choses diverses que le ministre a faites dans le but de lui gagner des adhésions dans cette ville. Ainsi, en surveillant le développement de sa politique de casernes, tout député de cette Chambre est amené à conclure que le ministre a délibérément décidé de dépenser de l'argent, même dans les localités où cela est inutile pour les fins de la milice, au profit du parti dont il est adepte.

M. SAM. HUGHES: L'honorable député me permettra-t-il un mot?

M. NEELY: Oui.

M. SAM. HUGHES: Si vous consultez les déboursés de milice dans la province d'Ontario, vous constaterez qu'on a dépensé plus d'argent dans les circonscriptions libérales, proportion gardée du nombre, que dans les comtés conservateurs. Je signale tout particulièrement les casernes d'Alexandria et de Renfrew, villes dont l'une est représentée par l'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham), et l'autre par l'honorable député de Glengarry (M. McMillan).

M. EMMERSON: Je croirais que si le ministre dépense de l'argent en Ontario, il faudrait presque nécessairement que ce fût dans des comtés conservateurs.

M. NEELY: Le ministre peut avoir raison quant aux chiffres, ce n'est pas cependant la supposition qui découle du favoritisme accordé aux comtés.

M. SAM. HUGHES: Je désire rectifier. Il n'y a pas eu de favoritisme. Ces dépenses ont été faites parce que les populations de ces localités le méritaient. Le commandant du régiment de Glengarry, franc libéral et fils d'un libéral marquant, est l'un des meilleurs officiers du Canada. Je n'hésite pas à dire qu'il commande l'un des meilleurs régiments du...

M. EMMERSON: L'honorable ministre ne cherche pas à séduire le comté, n'est-ce pas?

M. SAM. HUGHES: L'officier dont je parle est fils d'un ancien lieutenant-gouverneur libéral d'Ontario, et je ne crois pas que vous puissiez maintenant en faire un tory.

M. NEELY: Ce que le ministre a dit ne diffère en rien de mon affirmation. Il peut se trouver deux cas de ce genre où il a été forcé de débourser, en raison de l'urgence, mais où il n'aurait rien dépensé en d'autres circonstances, s'il avait suivi la conduite qu'il tient dans tout l'Ontario —et je désire savoir si le ministre le niera?

M. SAM HUGHES: Je le nie certainement.

M. NEELY: Et cette salle d'exercice à Blackstock, en province d Ontario?

M. SAM. HUGHES: Une des meilleures compagnies du Canada est à Blackstock—la compagnie qui a rompu les lignes à Batoche, à 2 milles de l'habitation de l'honorable député, vient de Blackstock.

M. NEELY: Je sais que c'est un village, à 3 ou 4 milles de tout chemin de fer; toutefois le ministre y a construit une salle d'exercice.

M. SAM. HUGHES: En 1885, on a appelé sous les armes 42 hommes de cette compagnie, à laquelle j'ai eu l'honneur d'appartenir tout d'abord, et 125 soldats se sont présentés en 24 heures. Je n'hésite pas à dire que cette compagnie n'est surpassée par aucune autre au Canada.

M. NEELY: Ce qui s'est fait en 1885 ne nous intéresse pas à cette heure particulière; les choses ont changé dans plusieurs parties d'Ontario. On m'a dit — j'ai pu être mal renseigné, mais je ne le crois pas— qu'il n'y a aucune milice dans ce petit carefour de campagne, éloigné de quatre milles de tout chemin de fer; et l'honorable ministre a trouvé moyen d'y dépenser une forte somme pour la construction d'une salle d'exercice. Mais je ne querelle pas le ministre sur un endroit quelconque. Si les honorables députés veulent aller de ville en ville et de village en village à travers la province d'Ontario, ils découvriront jusqu'à quel point ces salles d'exercice servent à former une milice forte et puissante dans notre pays. Plusieurs d'entre elles, comme le ministre le sait, s'ouvrent à peine dans le cours de l'année, sauf pour l'amusement et les fêtes des gens. Je proteste contre une méthode qui fait de la sorte dépenser l'argent du pays.

Comme les honorables députés de Carleton et de Richmond l'ont dit, le ministre s'est arrogé le mérite de certaines réformes morales qu'il dit avoir établies dans les camps de manoeuvres du pays. Si le Ministre atteint son but, il aura sûrement pour ma part mon appui empressé. Mais, l'été dernier, je me suis renseigné superficiellement auprès de gens qui étaient à Niagara, à Petawawa et d'autres endroits l'an dernier, et j'ai appris que les officiers des différentes compagnies recevaient l'ordre du ministre comme une bonne fumisterie et que l'ancien état de choses subsistait. Cela ne vient pas de mes propres observations, car je ne vais pas à un camp de milice pour faire l'exercice; mais je tiens d'hommes responsables, qui suivent les camps d'année en année comme officiers, que les ordres du ministre sont absolument rejetés, alors qu'il se vante d'un bout à l'autre du pays d'être le parrain de ce programme qui raye la cantine et interdit l'alcool dans les camps. Si l'attitude du ministre est honnête et sincère, je suis certain que chaque député de cette Chambre appuiera ses tentatives de protéger les jeunes gens qui vont au camp faire l'exercice, et qui devraient être immunisés autant que possible contre des tentations qu'ils n'auraient pas chez eux. Mais je m'oppose à ce que le ministre s'arroge le mérite d'une réforme qui n'a pas été mise en vigueur dans un seul camp du Canada.

M. G. V. WHITE (Renfrew-nord): J'ai eu l'avantage de visiter souvent le camp de Petawawa, et je puis assurer à l'honorable député de Humboldt que les instructions lancées par l'honorable ministre de la Milice ont été suivies à la lettre en ce qui concerne ce camp. Je sais pertinemment que le ministre a donné des instructions sé-

vères, que ces instructions ont été observées, et qu'il ne s'est vendu aucun alcool dans le camp ou dans les environs depuis que le ministre actuel a pris la direction du département de la Milice.

M. NEELY: Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est que je puis lui donner en particulier les noms d'hommes vraiment fiables qui étaient au camp l'été dernier, et que l'état de chose décrit par l'honorable député de Renfrew-Nord n'existe pas.

M. G.-V. WHITE: Je désirerais que mon honorable ami me donnât les noms.

M. NEELY: J'en serai très heureux. .

M. G. V. WHITE: Je ne suppose pas que l'honorable député tient le ministre responsable de la consommation d'alcool apporté au camp par des particuliers. J'ai eu l'occasion, comme représentant de mon comté, de voir le ministre pour obtenir le privilège de la cantine à quelques-uns de mes mandataires, et la condition qu'il a toujours posée était qu'il ne tolérerait pas du tout l'usage ou la vente de l'alcool dans l'enceinte du camp.

M. NESBITT: Lorsque le ministre a publié son bilan des dépenses de la milice pour l'année courante, je l'ai félicité de la façon pratique dont il l'avait soumis au comité. Mais ce soir, quand je lui ai demandé si l'on devait considérer cela comme le total des dépenses pour l'année 1914, par comparaison avec les crédits de 1914-1915 et de 1913-1914, il m'a dit très brièvement qu'il ne le désirait pas. Je remarque toutefois que l'en-tête des déboursés de 1914 dit: voté comme crédit principal et supplémentaire. Puis "requis pour 1915" est inscrit sur l'autre colonne. Il réclame au bas de la page une économie de $71,905, mais il m'a dit franchement qu'il s'attendait à ajouter les crédits supplémentaires aux prévisions de 1914. Cette déclaration était donc décevante, comme je le lui ait dit antérieurement, et je ne crois pas qu'il eût dû l'offrir à des gens d'affaires comme nous sommes dans cette Chambre. Il a fait une déclaration qui était fausse à première vue. Je ne discute pas. . .

M. SAM. HUGHES: Je pourrais dire franchement qu'il est impossible de donner les chiffres dans les crédits supplémentaires, car ils n'ont pas encore été soumis.

M. NESBITT: Je comprends assez bien cela.

[M. G. V. White.]

M. SAM. HUGHES: Ma déclaration l'indique de prime abord: une colonne dit "Principal et Supplémentaire" et l'autre "Principal."

M. NESBITT: Je comprends assez bien qu'il ne pouvait pas nous donner les suppléments pour l'année; mais il n'aurait pas dû prétendre, en caractères gras inscrits au bas de la page, qu'il avait économisé $71,705. C'est cela que je discute. Je remarque que dans les suppléments additionnels de l'an dernier, qui n'ont pas encore été tous approuvés, il y a une très forte somme. Cela n'est pas compté, je suppose. Je ne discute pas l'enthousiasme du ministre envers la milice, et je crois qu'il cherche honnêtement à faire les choses qu'il dit faire pour remédier aux mauvaises habitudes, s'il en existe, de la milice, et pour exercer les jeunes gens du pays. Je me plains toutefois de l'augmentation trop rapide des dépenses par rapport aux revenus du pays et de la bonne volonté du public, en tant que je connais ses sentiments. Nulle dépense faite par le Gouvernement pendant l'année ne porte au nez des gens autant que les dépenses inutiles de la milice.

J'ai indiqué déjà que les dépenses pour les arsenaux sont dans quelques cas absolument inutiles. Un honorable député a dit cet après-midi que le ministre jonglait avec les arsenaux. Autant que je puis le comprendre, il supposait que l'arsenal ordinaire pouvait coûter de dix à douze mille piastres; mais on ne s'est jamais contenté de dix ou douze mille piastres pour un arsenal pendant les quelques dernières années, en tant que j'en sais quelque chose. J'ai en main l'estimation pour un arsenal supplémentaire à Brantford, au prix de $75,000. Le vote de l'an dernier était de $25,000. Au verso on voit un crédit pour un arsenal à Port-Arthur, et la prévision pour cette année est de $100,000. L'an dernier, le crédit était de $99,000. C'est une dépense déjà arrêtée, pour laquelle on demande $199,000 cette année, en faveur d'une ville de 10,000 habitants.

M. SAM. HUGHES: Mon honorable ami sait-il que l'emplacement a coûté fort cher et que les plans ont été approuvés par mon prédécesseur.

M. NESBITT: Cela n'a pas d'importance; nous ne discutons pas le prédécesseur de mon honorable ami, mais ce qu'il fait lui-même à l'heure actuelle..

M. SAM. HUGHES: Je ne m'excuse pas, mais j'exécute loyalement toutes les entre-

prises lancées par mon prédécesseur ou en son nom.

M. NESBITT: Dépenser $199,000 à Port-Arthur, et je sais que cela ne sera pas la seule dépense, me semble excessif. Nous avons à Woodstock un arsenal qui a coûté $50,000 et qui suffit amplement à une ville de vingt ou vingt-cinq mille habitants. L'arsenal de Port-Arthur n'est donc qu'un gaspillage des deniers publics. Toutes ces dépenses pour arsenaux sont à mon avis des gaspillages purs et simples. Je crois qu'on ne veut pas d'arsenal dans plusieurs endroits ou l'on se propose d'en construire. Je suis parfaitement d'accord avec le ministre sur certaines dépenses, comme le service des cadets et les déboursés engagés pour ce qu'on nomme les associations civiles de tir. Je crois que ces dépenses sont justes. Mais porter les déboursés à $11,000,000, comme nous le démontre le bilan, sans compter ces arsenaux, me semble absolument injustifié; et l'on trouvera que les prévisions ne comportent pas beaucoup de dépenses qui seront faites cette année. J'admets absolument avec l'honorable député de Lambton que si le ministre s'enthousiasme pour ses dépenses de milice et l'exercice, je crois qu'il a perdu la raison à ce sujet.

Il se propose d'imposer au pays, et il l'a fait, des dépenses en vue d'un militarisme dont personne ne veut au pays. Bon nombre de mes honorables amis de la droite savent cela aussi bien que moi. Je veux bien reconnaître au ministre ce mérite, qu'il est, je crois, honnête dans son projet; mais il est devenu fou du galon; il parle militarisme partout où il va. Je demande à mon honorable ami, avec tout le respect que je lui dois, si un discours comme celui que mon honorable ami de Richmond (M. Kyte) a lu ce soir est courtois à l'égard des gens que nous avons l'honneur de représenter, nous de la gauche. Dans chaque comté représenté par les adeptes de mon honorable ami, il y a des libéraux, qui, eux aussi, doivent se trouver insultés par un discours semblable à celui qui a été lu ce soir. Mon honorable ami a dit que ce rapport était parfait, sauf qu'il avait dit que le mécanicien ne devait pas arrêter le train. Quand mon honorable ami débite un discours de ce genre, il jette l'insulte directe non seulement aux membres de ce côté-ci de la Chambre, à mon avis, mais sur tous les libéraux du Canada, et je me demande s'ils ne se formaliseront pas d'un pareil langage—que ce soit avant ou après dîner. Nous, qui comprenons ces banquets, excusons les paroles d'après boire; mais comme ministre de la couronne, l'honorable député n'avait pas d'excuse de se servir du langage qu'il a employé en cette circonstance.

M. SAM. HUGHES: Je n'ai jamais lu d'article. Je parlais d'articles dans lesquels j'étais accusé par certains messieurs d'entraîner les gens à devenir sanguinaires et assassins, et autres sornettes de ce genre; et je saisis cette occasion de dire que de semblables assertions sont ridicules.

Je ne parlais pas des politiciens—non pas que j'aie des excuses à faire—je parlais de ces pacifistes à tout prix, qui ont voulu annexer le Canada aux Etats-Unis et qui m'accusent d'avoir soif de sang et d'enseigner aux enfants à être des assassins. Je ne connais pas le révérend M. Brown.

M. NESBITT: Je ne veux pas savoir quel est ce révérend M. Brown. Le ministre n'a pas voulu le dire à l'honorable député de Richmond (M. Kyte).

M. SAM. HUGHES: La question n'était pas posée dans le même esprit.

M. NESBITT: L'honorable député de Richmond a lu un article et le ministre sait quelle réponse il a faite. Je ne suis pas un pacifiste à tous prix bien que je sois en faveur de la paix. J'admets avec le ministre qu'il est nécessaire d'exercer au maniement des armes la jeunesse du pays dans une certaine mesure, et cela ne lui fait aucun mal; mais on y dépense pas beaucoup. Je crois que les prévisions budgétaires demandent $392,500 pour le service des cadets, le même chiffre que l'année dernière. Pourquoi le reste des prévisions budgétaires du ministre ne serait-il pas dans la même proportion. Il y a une tendance à l'augmentation partout. Je crois avec l'honorable député de Lambton (M. Pardee) qu'il y a beaucoup trop de dépenses à la tête, et le ministre doit admettre cela lui-même; et que l'on en dépense pas suffisamment pour les choses qui rendraient un bon service au pays en cas de troubles. Je parle de l'enseignement du tir aux civils comme aux militaires. Je crois que le ministre a beaucoup de peine à maintenir la milice au niveau voulu, parce que, je le confesse, la solde est petite. Le peuple grognerait, je suppose, si elle était beaucoup augmentée. Mais tout de même il vaudrait mieux augmenter la dépense dans ce sens pour le bénéfice de ceux qui entrent dans la milice, et qui, après tout, sont la milice du pays, que pour le bénéfice de ceux qui sont à la tête. Je ne doute pas que les officiers ne

s'efforcent de faire leurs devoirs, mais comme l'a fait remarquer l'honorable député de Carleton, la bureaucratie et les dépenses inutiles du département de la Milice sont devenues intolérables. J'ai discuté cela avec le prédécesseur du ministre actuel, publiquement et privément, et je crois encore qu'il y aurait moyen de faire beaucoup d'améliorations de ce côté-là. La principale erreur, à mon avis, est la construction inutile de salles d'exercice coûteuses dans tout le pays. Si le ministre se bornait aux chiffres qu'il a donnés cet après-midi, c'est-à-dire à ne dépenser que dix ou douze milles dollars pour une salle d'armes aux endroits où il y en a besoin, on ne pourrait pas critiquer. Je crois que le ministre demande un crédit d'un million de dollars pour une salle d'exercice à Toronto. Il y en a déjà plusieurs dans cette ville.

M. HUGHES: Je n'ai jamais entendu parler d'une salle d'exercice d'un million de dollars à Toronto.

M. NESBITT: Peut-être n'est-ce pas vrai. Je l'ai vu quelque part dans les prévisions budgétaires, l'année dernière ou cette année. Prenons par exemple les terrains achetés récemment à Montréal pour fins militaires. C'était certainement une dépense extravagante, et je ne puis pas dire avec mon honorable ami qu'il était nécessaire d'abandonner le champ de tir à Ottawa et le placer dans un endroit qui n'est pas aussi accessible. Je veux bien accorder au ministre ses crédits pour des dépenses raisonnables pour la milice, mais je ne crois pas que le peuple tolérera des dépenses inutiles. La population, autant que je sache, veut bien payer pour certaines dépenses de la milice, mais le ministre doit se rappeler qu'il y a beaucoup de vérité dans ce qu'a dit mon honorable ami de Carleton au sujet des parties fines—si je puis employer ce mot—des officiers qui se promènent ici et là. Je ne trouve pas de mal à ce que le ministre visite les différents champs de manœuvres militaires, afin d'acquérir les connaissances qu'il est bon qu'il possède comme ministre, mais à mon avis il est absolument inutile d'amener autant de monde avec lui, et de faire des dépenses que le peuple ne croit pas nécessaire. Mon honorable ami fera bien de suivre l'avis qu'il lui a été donné par l'honorable deputé de Lambton, ce soir, de diminuer beaucoup les dépenses qu'il se propose de faire. Je ne veux pas être dur pour le ministre en aucune manière, mais je lui dis en toute franchise et sincérité qu'il ferait bien de diminuer les dépenses de plusieurs manières, plus spécialement au sujet des salles d'exercice coûteuses et inutiles. Comment expliquerai-je aux électeurs que j'ai l'honneur de représenter qui sont loin d'être des pacifistes. . .

M. HUGHES: N'y a-t-il pas une salle d'exercice à Woodstock, et combien a-t-elle coûté?

M. NESBITT: Il y a une très bonne salle d'exercice qui a coûté un peu moins que $50,000.

M. HUGHES: Je crois qu'elle a coûté plus de $100,000.

M. NESBITT: Le ministre verra qu'elle a coûté moins. J'ai fait un dépôt pour un des soumissionnaires. La soumission était de $55,000 et il n'a pas obtenu l'entreprise, ce qui fait que je me rappelle fort bien les détails de cette affaire. Une salle d'armes comme celle de Woodstock pourrait suffire à la fois à Port-Arthur et à Fort-William.

M. SAM. HUGHES: Je vois que cette salle d'armes, construite en 1906, a coûté $73,091.

M. NESBITT: Tout ce qu'elle aura coûté en sus de $48,000 ou $50,000 représentera le prix d'un appareil de chauffage, des terrains ou d'autres accessoires. Les terrains sont très beaux et assez grands pour convenir à une ville de 50,000 âmes.

Puis il y a $100,000 à voter de nouveau au sujet d'une salle d'armes à Vancouver; mais on avait voté $275,000 en 1912-1914. Si nous votons $100,000 cette année, il restera $175,000, et nous n'avons pas lieu de croire que ce sera tout.

M. SAM. HUGHES: Il y a à Vancouver des propriétés militaires qui ne conviennent pas à cette fin. ous pouvons les vendre pour une somme plus élevée que celle-ci, de sorte que ce sera seulement un virement.

M. NESBITT: Victoria est justement au-dessus.

M. SAM. HUGHES: A Victoria nous aurons $500,000 à notre crédit.

M. NESBITT: Voici une salle d'armes, à Vancouver, qui va coûter $275,000. L'honorable ministre pourrait faire faire les exercices à toute la population de Vancouver, dans un édifice comme celui-là.

M. SAM. HUGHES: La ville de Vancouver est bâtie sur un fond qui appartient au ministère de la Milice. Il vaut $20,000,000 et nous n'en avons jamais retiré un sou.

M. NESBITT: L'honorable ministre a dit que le ministère de la Milice avait donné ou devait donner à la ville de Montréal

certaines propriétés situées à Montréal, comme si ce ministère les possédait lui-même. Ces propriétés appartiennent au Canada.

M. HUGHES: Au ministère de la Milice.

M. NESBITT: Mais c'est le Canada qui les a données au ministère de la Milice.

M. HUGHES: Ce sont les autorités impériales qui les ont données au ministère de la Milice.

M. NESBITT: Elles ont fait acte de grande bonté. Le terrain appartenait au Canada. L'honorable ministre se peint bien en disant que le terrain appartient au ministère de la Milice, quand il n'y appartient pas. Il appartient au Canada, et le ministère de la Milice est un département, voilà tout. Comment les autorités impériales pouvaient-elles donner au peuple canadien ce qui lui appartenait déjà?

M. SAM. HUGHES: Il y a plus de 1,200 villes du Canada qui ont publiquement offert de donner à titre gratuit des emplacements où construire des salles d'exercice. Que pense l'honorable député de ces offres, s'il est vrai que le peuple ne veut pas de salles d'exercice?

M. NESBITT: Cela ne prouve rien. La ville de Woodstock aurait consenti à donner un emplacement pour avoir une salle d'exercice de $40,000 ou $50,000. Les cités et villes tiennent qu'il se construise, dans leur enceinte, des édifices coûteux. Voilà pourquoi, au lieu d'y construire des salles d'exercice de $10,000 ou $12,000, le Gouvernement en construit qui coûtent de $100,000 à $300,000. Il n'est pas étonnant que les villes offrent les emplacements. Mais dans bien des localités il va être difficile de former des corps de milice pour occuper ces salles d'armes, et alors elles serviront de lieux de récréation. C'est ridicule.

Mais ce qui dépasse même les limites de l'absurde, c'est de penser, comme le pense l'honorable ministre, ce que ces salles d'armes vont empêcher les jeunes gens de se promener dans les rues et de fréquenter les salles de vues animées. Que l'honorable ministre vienne à Woodstock et je vais lui montrer que la salle d'armes est à peu près vide, mais que les rues et les théâtres sont remplis de jeunes gens. L'honorable ministre ajoute que dans ces salles d'armes les jeunes gens vont apprendre les bonnes manières. Loin de tout cela. Comme dit l'Indien, c'est du WallaWalla. Que mon honorable ami montre plutôt son enthousiasme, qu'il présente, au sujet des affaires de la milice, des mesures qui auront du bon sens et que le peuple puisse juger utiles et nécessaires.

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

La séance est levée à minuit et trois minutes, vendredi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 8 mai 1914.

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

DOCUMENTS RELATIFS A LA BANQUE "FARMERS."

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): J'ai déposé sur le bureau une liste détaillée des déposants de la banque "Farmers" du Canada, tant en compte courant qu'au département d'épargne. L'honorable député d'Halifax m'a prié de lui indiquer le montant des dépôts remboursables sur demande et celui des dépôts remboursables après avis, au dernier jour de chacune des années 1907, 1908, 1909 et 1910. Je me suis procuré ce renseignement et je l'ai déposé sur le bureau. Le très honorable leader de l'opposition m'a demandé un rapport de tous papiers, documents et correspondance relatifs à l'affaire de la banque "Farmers." On m'apprend que deux rappports ont été déposés sur le bureau, un en 1912, et l'autre en 1913. Je me suis procuré un exemplaire du premier de ces rapports, et comme mon très honorable ami peut aimer à le consulter, je l'ai déposé sur le bureau. Le rapport que j'ai déposé en 1913 avait été demandé par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), et je crois qu'il l'a, ou l'a eu, en sa possession. Il ne m'a pas été possible de le retrouver. J'ai cherché longuement en vue de trouver d'autres pièces que celles-là, et je trouve plusieurs imprimés où l'on demande de l'aide. Sans doute, ces pièces ont été transmises aux députés, mais comme elles sont comprises parmi les documents que j'ai sous la main, j'en fais également le dépôt, en même temps qu'un état approximatif des affaires au 1er mai. Cela complète, je pense, la série des documents en ma possession, ou que je pourrai réunir.

M. MACDONALD: Je me rappelle avoir vu le rapport dont parle l'honorable ministre, depuis qu'il a été déposé, mais il ne m'a pas été possible de le retrouver parmi mes papiers. Il peut se trouver à mon bureau, chez moi. Je m'en suis enquis là-bas et je vais tâcher de le retrouver. Le ministre, j'imagine, en a un exemplaire par devers lui.

M. WHITE: Je constate que je n'en ai pas, et la raison, c'est que j'avais déposé mon exemplaire sur le bureau, et c'est alors que l'honorable député a eu le sien. Malheureusement tous deux ont été égarés. Les informations demandées aujourd'hui ont été fournies, et je ne sache pas qu'elles fussent d'une très grande importance. Mais si quelque député désirait obtenir des renseignements complémentaires de ceux qui sont déjà en la possession de la Chambre, je me ferai un plaisir de tâcher de les lui procurer.

DOCUMENTS RELATIFS AU CANADIAN-NORTHERN.

M. BORDEN: Mon très honorable ami le leader de l'opposition a parlé hier de l'opportunité de faire imprimer et déposer sur le bureau les documents relatifs à la proposition du Canadian-Northern. Nous en avions fait préparer un certain nombre d'exemplaires dans l'espoir que ce serait suffisant pour l'usage de ceux qui désirent discuter la question, et dans l'espoir que nous pourrions débattre dès lundi prochain le projet de résolution. Mon très honorable ami m'a représenté qu'il serait utile de faire imprimer certaines parties des documents, et, en conséquence, mon collègue à la représentation d'Halifax et l'honorable solliciteur général ont compulsé les liasses et fait un choix de documents que déjà, pour plus de célérité, nous avons transmis à l'imprimeur. Cependant, il sera plus régulier de présenter une motion à cet effet. La voici:

Il y a lieu d'imprimer sur le champ ces parties des documents déposés sur le bureau de la Chambre et se rapportant au projet de résolution aide au Canadian-Northern, qui ont été mis à part pour cette fin, et de suspendre les dispositions de l'article 74 à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER: C'est tout ce que nous demandons. Quant à l'acte de fiducie du 28 décembre 1913, que le très honorable premier ministre me disait hier incapable de retrouver, je lui dirai qu'il se trouve dans l'annexe 2, 2e partie, article 3. Il n'est donc pas nécessaire de le faire imprimer.

(La motion est adoptée).

[L'hon. W. T. White.]

DEPOT D'UN BILL MODIFIANT LA LOI DE TEMPERANCE DU CANADA.

M. DOHERTY demande à déposer un bill (n° 180), tendant à modifier la loi de tempérance du Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez-vous, s'il vous plaît.

M. DOHERTY: On a plus d'une raison de vouloir modifier la loi actuelle. Le premier amendement a pour but de rendre la loi applicable aux provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Sous le régime de la loi actuelle, elle n'est pas susceptible d'application effective dans cette province. Le deuxième amendement autorise la confection d'une liste d'électeurs pour usage lorsqu'il s'agira de consulter le peuple sur l'opportunité d'appliquer la loi de tempérance à tel ou tel district. La difficulté qui s'est présentée et que l'on cherche à éviter, se soulève dans ces parties de l'Ontario constituant un territoire inorganisé. Aux termes de la disposition générale de la loi, toute personne qui aurait droit de vote, s'il s'agissait d'une élection pour le fédéral, a droit de voter à propos de l'adoption de la loi de tempérance du Canada.

Les listes en territoire inorganisé pour usage aux élections fédérales, doivent, aux termes de la loi, être dressées chaque année, à moins que le Gouverneur en conseil ne décide que telle année il n'y a pas lieu de le faire; et effectivement un tel décret du conseil est émis chaque année, sauf lorsqu'on prévoit qu'une élection va se faire. En conséquence il peut arriver, et il est déjà arrivé que lorsqu'on désire proposer l'adoption de la loi de tempérance du Canada dans une circonscription composée en tout ou en partie de territoire inorganisé dans la province d'Ontario, on se trouve sans liste d'électeurs pour cette partie, et dans la nécessité d'en faire dresser une spécialement pour cet objet. Sous le régime de la loi dans son état actuel, même si une petite partie de la circonscription forme partie du district dans lequel on désire appliquer les dispositions de la loi de tempérance du Canada, on est tenu de dresser une liste pour la circonscription fédérale tout entière, ce qui impose une très lourde et inutile dépense. Le présent amendement tend à prescrire, à l'occasion de toute élection en vue de la mise en vigueur des dispositions de la loi de tempérance, la confection d'une liste pour cette partie du territoire inorganisé comprise dans le district où l'élection doit se faire;

et aussi l'utilisation de cette liste seulement pour les fins de cette élection relative à la loi de tempérance. La raison de cette dernière disposition, c'est que, lorsque pour une fin de cette nature, il était dressé une liste d'électeurs dans une partie seulement de la circonscription, on se trouvait dans cette singulière situation, s'il survenait après coup une élection fédérale, d'avoir des listes de dates différentes pour diverses parties d'une même circonscription. Deux autres projets d'amendement ont pour fin de dissiper des obscurités: elles se rapportent aux contestations des élections relatives à l'adoption du régime de la loi de tempérance. Elles édictent que les cours supérieures des diverses provinces seront compétentes pour connaître de ces contestations et les juger. Une disposition ultérieure a trait à la procédure; en somme, elle autorise toute personne ayant droit de vote à l'élection à en contester la validité, sauf à donner avis de son intention durant deux semaines. Comme personne n'a plus qu'une autre qualité pour s'opposer au maintien d'une pareille pétition, toute personne intéressée est autorisée à comparaître en cette qualité; et pour le cas où il se présenterait plusieurs personnes dans ce rôle, le juge est autorisé à émettre toute ordonnance requise en vue du fusionnement des plaidoyers ou des poursuites, ainsi que toute autre ordonnance propre à empêcher l'accumulation des frais, suite de la multiplicité des contestations.

M. OLIVER: Le projet d'amendement tient-il compte des conditions dans les provinces de prairie de la Saskatchewan et de l'Alberta, où il n'est pas encore établi de municipalités?

M. DOHERTY: Il est édicté que le mot "comté" dans la loi signifie, en ce qui regarde l'Alberta et le Saskatchewan, circonscription électorale.

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

GARE COMMUNE DE WINNIPEG.

L'hon. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux) demande à déposer un bill (n° 181), relatif à l'accès des compagnies du Grand-Tronc-Pacifique et du Canadian-Northern à une gare commune dans la ville de Winnipeg.

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez-vous.

M. REID: Le 10 avril 1911, le ministre des Chemins de fer et Canaux, le Grand-Tronc-Pacifique et le Canadian-Northern, conclurent un traité aux termes duquel le Grand-Tronc-Pacifique doit avoir l'usage des installations terminales de la ville de Winnipeg, ainsi que le droit d'y faire circuler ses trains. Le présent bill a simplement pour objet de ratifier cette convention. Le projet de loi se réduit à une seule disposition ratifiant la convention et à une annexe reproduisant le texte de cette convention.

(La motion est adoptée et le bill lu une 1re fois).

LE NOUVEAU GOUVERNEUR GENERAL.

M. EMMERSON: Je prie le ministère de nous dire s'il a été officiellement avisé de la nomination d'un Gouverneur général comme successeur du présent titulaire? Il circule des rumeurs dans la presse, et je conjecture que le peuple canadien serait curieux de savoir si ces rumeurs ont quelque fondement. J'espère qu'elles n'en ont pas. Mais en parlant ainsi, je ne suis l'interprète que de ma propre pensée.

M. BORDEN: Son Altesse Royale le Gouverneur général a reçu un télégramme annonçant que Sa Majesté avait bien voulu approuver la nomination du prince Alexandre de Teck pour succéder à Son Altesse Royale le Gouverneur général.

EXPLICATION SUR UN FAIT PERSONNEL.

M. KNOWLES: Monsieur l'Orateur, je désire soumettre une question de privilège. L'honorable ministre de la Milice, au cours de ses observations d'hier après-midi, a rappelé une conversation qui avait eu lieu entre lui et moi au sujet de la nomination de certains colonels honoraires. Je désire signaler à l'attention une omission à la page 3535 du compte rendu des Débats.

M. l'ORATEUR: Si l'honorable député voulait bien dire en quoi consiste sa question de privilège, nous saurions si c'est réellement une question de privilège, ou simplement une demande de rectification du compte rendu, ce qui alors ne serait pas une question de privilège, mais il a le droit de le faire..

M. KNOWLES: Je ne comprends pas bien; je faisais de mon mieux pour vous dire ce qui en est.

M. l'ORATEUR: Ma prière à l'honorable député était de dire en quoi consiste sa question de privilège avant de commencer la lecture. S'il s'agit d'une simple recti-

fication, ce n'est pas une question de privilège. Il arrive très souvent qu'un honorable député soulève une question de privilège, alors que le privilège n'est nullement en cause, et qu'il s'agit simplement de corriger quelque chose qui a paru dans le hansard, quelque faute d'impression dans le texte du discours de cet honorable député.

M. KNOWLES: Alors prêtez-moi une oreille attentive, afin de pouvoir m'interrompre dans le cas où je dirais quelques chose qui ne puisse être rattaché à une question de privilège. Je ne saurais parler plus clairement que je ne fais. J'ai dit que je prenais la parole en vue de signaler une omission dans le compte rendu des Débats. Je désire rétablir un passage qui a été omis.

M. l'ORATEUR: Il est parfaitement d'accord avec le règlement d'appeler l'attention sur un rapport incorrect et de demander une correction, mais on ne jugerait pas généralement que c'est ici une question de privilège.

M. KNOWLES: Dois-je comprendre que vous me permettez pas de continuer?

M. l'ORATEUR: Il est parfaitement loisible à l'honorable député de continuer et de faire la correction.

M. KNOWLES: Il va me falloir reprendre à partir du commencement, car je ne me souviens plus où j'en étais rendu lorsqu'on m'a interrompu. Hier, le ministre de la Milice a prononcé un discours, et il en a profité pour rappeler une conversation qui avait eu lieu entre lui et moi, au sujet de la nominatoin d'un colonel honoraire. Je contredis alors la déclaration du ministre, mais ce n'est pas là-dessus que je désire m'arrêter. A l'appui de ce que j'avais dit, j'ajoutai une nouvelle déclaration de fait dont rien ne figure dans le ocmpte rendu des Débats. Je déclarai qu'un certain colonel Williams,—son nom n'est nulle part mentionné dans le hansard,—qui est attaché au département de la Milice et fait partie du conseil de milice, était venu me trouver. Je n'en avais jamais ouï parler auparavant. Il vint me trouver à ma chambre, n° 212, porteur d'un dossier; il me dit qu'il venait de la part du ministre de la Milice se présenter à moi et il me demanda si je serais favorable à l'idée de la nomination de ce gentleman en qualité de colonel honoraire. Je lui exprimai mon opinion qui était favorable à la nomination de ce gentleman. Je n'ai jamais invité le colonel Williams à venir me voir, ni directement ni indirectement; je n'ai jamais demandé au ministre, ni à personne autre, de nommer qui que ce soit colonel honoraire. Je répondis simplement à la question, donnant mon opinion quant à la convenance ou aux mérites de ce gentleman, en vue de cette distinction. Tout ce que j'ai dit relativement à cette entrevue avec le colonel Williams, qui venait comme émissaire du ministre, est omis dans le compte rendu des Débats.

INSPECTION DU POISSON MARINE.

Sur motion de l'honorable J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries), la Chambre se forme en comité pour la délibération du projet de résolution suivant.

Présidence de M. Blondin:

Décrète qu'il y a lieu de pourvoir à l'inspection et au marquage du poisson mariné, à la nomination d'inspecteurs et à l'établissement de règlements, de spécifier la nature des marques et la contenance des caques, ainsi que les peines pour transgression des règlements.

M. HAZEN: Ce projet de résolution et le bill qui doit y faire suite visent à donner une nouvelle impulsion à l'industrie du poisson mariné dans toute l'étendue de notre pays, et plus particulièrement à l'industrie du hareng mariné. Actuellement, le hareng mis en caque en Ecosse et dans d'autres parties du monde se vend à des prix beaucoup plus élevés que le hareng et autres poissons marinés du Canada. On croit que c'est entièrement la conséquence de procédés défectueux de conservation employés au Canada, car le poisson pris dans nos eaux est tout aussi bon que celui pris en Ecosse ou ailleurs. Le hareng d'Ecosse se vend $10 la caque, tandis que celui du Canada ne se vend que $3.50. Nous voudrions établir un bon système d'inspection, de telle sorte que le poisson paqueté d'une certaine façon porte le "hallmark", pour ainsi dire, de l'inspecteur canadien, et que les gens achetant ce poisson sachent qu'il a été convenablement inspecté.

M. A. K. MACLEAN: Le bill prescrit-il le mode d'empaquetage?

M. HAZEN: Oui.

M. SINCLAIR: L'inspection sera-t-elle obligatoire?

M. HAZEN: Non; mais nous espérons et nous croyons que le résultat sera que au bout de quelque temps ceux qui préparent ces conservent de poisson se rendront compte quel très grand intérêt ils ont à le faire inspecter et à lui faire porter la marque de l'inspecteur. On espère que, en conséquence, les prix obtenus pour ce poisson inspecté

et marqué seront beaucoup plus élevés que les prix courants actuels.

M. LEMIEUX: Sera-t-il nommé des inspecteurs pour faire ce travail?

M. HAZEN: Les inspecteurs visiteront les diverses parties du Canada où l'on met le poisson en caque. Par exemple, si l'inspecteur est averti que sur un point de Gaspé ou de Bonaventure, ou des Provinces maritimes, il y a du poisson qui attend l'inspection, il s'y rendra et mettra son étampe sur la caque suivant la qualité du poisson. Je me propose, lors du dépôt du bill, de demander son renvoi devant le comité spécial permanent de la marine et des pêcheries, afin qu'il y soit discuté à fond et que les employés du département puissent y exposer leurs vues. Je ne doute pas qu'il ne soit l'objet de l'examen attentif de ce comité, et que tout projet de modification qui y sera proposé dans l'intérêt public n'y soit sérieusement délibéré; car bien que les dispositions du bill aient été, j'en suis sûr, mûrement étudiées, le bill pourra profiter de nouvelles retouches.

L'industrie du poisson mariné au Canada, laquelle comprend celle du saumon, du gasparot, du maquereau et du hareng salés, est depuis des années dans un état de langueur. Les marchands dans bien des cas refusent absolument d'en faire le commerce. Cela est dû tout d'abord à la mauvaise qualité des caques dont on se sert en général, lesquels laissent s'écouler le liquide et déterminent ainsi la détérioration du contenu en chemin; et en second lieu, au manque d'un bon système de classement du poisson, ainsi qu'au manque de soin et de méthode dans le paquetage.

Ce projet de loi, comme je l'ai dit au comité, tend à généraliser l'usage d'une caque de dimensions réglementaires pour la préparation et l'expédition du poisson mariné, ainsi qu'à produire un tel progrès dans les méthodes de conservation et de paquetage que la marchandise se recommande aux marchands, tant chez nous qu'à l'étranger.

En vue de la mise en œuvre des dispositions du bill, une fois sanctionné, un personnel restreint d'inspecteurs sera désigné et dûment dressé et formé à l'exécution de ses devoirs. Ils seront par la suite comme une sorte d'école ambulante pour la vulgarisation des saines notions dans les divers districts, à l'usage des fabricants de caques, des pêcheurs et autres empaqueteurs. En outre, il sera placé entre les mains des paqueteurs, pour leur gouverne, un bulletin d'instructions détaillées.

M. A. K. MACLEAN: Comment ces inspecteurs seront-ils payés?

M. HAZEN: Ils seront salariés par le département de la Marine et des Pêcheries sur les crédits généraux affectés à cette fin.

M. MACLEAN: Sera-t-il exigé le versement d'un droit de la part des paqueteurs en raison de l'inspection?

M. HAZEN: Nous ne nous proposons pas de le faire pour le moment. Les inspecteurs vont examiner à fond tout le poisson mariné qui leur sera soumis pour inspection, avant qu'il soit sorti des mains du premier paqueteur. Si la caque est de la dimension et du modèle réglementaires, et si le poisson est classé en conformité de la réglementation énoncée dans le bill, les inspecteurs appliqueront à chaque caque conforme à ces exigences, une marque ou un certificat de qualité attestant la qualité du poisson, l'année du paquetage et portant le chiffre ou les initiales de l'inspecteur.

M. LEMIEUX: A combien s'éleveront les frais de gestion?

M. HAZEN: Nous ne pensons pas que la dépense soit lourde. Quelques-uns de ceux actuellement à l'emploi du département pourront être utilisés pour cette fin, et il y aura peut-être lieu de nommer quelques autres inspecteurs, lesquels ne feront pas seulement l'inspection, mais parcoureront le pays et prépareront les voies en réunissant les pêcheurs dans les divers endroits, pour leur faire connaître les dispositions de la loi ainsi que les règlements, et leur inculquer des notions exactes, comme font les conférenciers agricoles à l'égard des cultivateurs. On ne prévoit pas qu'il y ait lieu de nommer un grand nombre d'inspecteurs nouveaux.

M. A. K. MACLEAN: Le bill reproduit-il les dispositions de la loi qui était en vigueur au Canada il y a quelques années?

M. HAZEN: Je suis hors d'état de répondre à la question de mon honorable ami, car j'ignore quelles sont les dispositions de cette loi; elle n'a jamais été signalée à mon attention.

M. SINCLAIR: Le bill prescrit-il l'usage d'une caque réglementaire?

M. HAZEN: Le projet de loi et les règlements qui vont être formulés sous l'empire de la loi vont prescrire l'usage d'une

certaine caque qu'il y aura lieu d'utiliser, si l'on veut que l'inspecteur puisse y apposer sa marque attestant son inspection et la qualité du poisson qui y est contenu. Cette caque devra présenter certains caractères et être d'une certaine qualité, car je crois que la difficulté dont souffre surtout cette industrie aujourd'hui c'est l'emploi de caques qui ne sont pas étanches, de telle sorte que la saumure s'en échappe et que le poisson se rouille. Ce terme de poisson "rouillé" est très connu de ceux qui comme nous vivent au bord de la mer. Nos amis de l'intérieur n'ont sans doute pas l'habitude d'entendre cette expression appliquée au poisson. A moins d'avoir une caque convenable pour le paquetage du poisson, vous ne sauriez avoir l'assurance que votre poisson va se conserver. Car lorsqu'une caque remplie de poisson dans la saumure est expédiée par train de chemin de fer, les douves se disjoignent, la saumure s'échappe et le poisson se gâte. C'est surtout à cause de cela que le poisson mariné que l'on prépare au Canada rapporte si peu en comparaison du hareng mariné à provenance d'Ecosse, lequel se vend en si grandes quantités en Amérique, et rapporte trois fois plus que le poisson mariné préparé au Canada actuellement. Bien entendu, les procédés de préparation diffèrent également.

M. SINCLAIR: L'inspection est-elle faite par le gouvernement, en Ecosse?

M. HAZEN: L'industrie du poisson mariné en Ecosse est exploitée sous le régime d'une loi de cette nature. Il y a un bon nombre d'années, on a passé par les mêmes difficultés que nous, à propos du poisson mariné en Ecosse. Grâce à des lois en quelque sorte identiques à ce bill, mais qui pourvoient en même temps au paiement de primes, je crois, l'industrie du poisson mariné en Ecosse, qui était relativement peu importante et ne donnait pas de gros profits à ceux qui s'y livraient, est devenue l'une des principales industries du pays. On a réussi à obtenir ces résultats, grâce à l'adoption de lois destinées à offrir des garanties à ceux qui achètent ces produits. Ils ont été soigneusement inspectés et ils font l'acquisition d'un article excellent jusqu'à un certain point.

M. A. K. MACLEAN: Dans le préambule du bill, on ne mentionne que le hareng.

M. HAZEN: Oui. En réalité, si ce bill devient loi, ses dispositions s'appliqueront surtout au harang. On y mentionne aussi le hareng des lacs. Mes honorables amis savent sans doute que le hareng des lacs, connu aussi le nom de "gasparot", est fumé et salé puis expédié sur le marché des Antilles. Ce poisson est fort peu en demande au pays. Le projet de loi renferme aussi une disposition déclarant que n'importe quelle autre espèce de poisson peut être sujette à cette loi, si l'on croit que la chose est désirable. Cette loi s'appliquera également au maquereau et au saumon et il est possible qu'à l'avenir, elle s'applique aussi à l'alose, bien que la chose soit peu probable, vu que l'alose n'a pas grande valeur au point de vue commercial sur le marché canadien.

M. SINCLAIR: Si la marque du gouvernement est apposée sur un baril de poisson, je suppose que l'on assume d'abord qu'il contient du poisson de bonne qualité; ensuite, si le poisson n'est pas en excellente condition, je présume que le gouvernement devra dédommager l'acheteur. C'est une sorte de garantie,—comme la Farmers' Bank.

M. HAZEN: Si le gouvernement appose sa marque sur un baril, et si l'on constate par la suite que le poisson qu'il contient n'est pas de la qualité qu'il devrait, ce sera la preuve que l'inspecteur que nous aurons nommé n'est pas apte à remplir ses fonctions; alors on devrait le révoquer et le remplacer par un autre. L'efficacité de cette inspection dépendra beaucoup des qualifications des inspecteurs et de la fidélité et du soin qu'ils apporteront dans l'exercice de leurs devoirs.

M. MARCIL: Ces nominations d'inspecteurs seront-elles faites au point de vue politique?

M. HAZEN: Elles seront faites par le ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. MARCIL: Mais ces nominations seront-elles faites au point de vue politique?

M. HAZEN: Pas du tout. Les inspecteurs devront être des hommes qualifiés pour remplir ces situations. Si nous ne pouvions nous procurer les services d'inspecteurs hautement qualifiés, l'application de cette loi serait certainement assez difficile.

M. MARCIL: Cette loi s'appliquera-t-elle à la morue?

M. HAZEN: La morue n'est jamais mise en baril; on la fait sécher à l'air.

M. MARCIL: L'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) prétend qu'on la marine à certaines saisons de l'année.

M. HAZEN: D'après ce que j'en sais, la morue est parfois séchée au soleil, et parfois par le procédé de la vapeur. Toutes ces questions seront étudiées par le comité de la marine et des pêcheries lorsqu'il se réunira. Si les membres du comité, qui possèdent plus ou moins de connaissances sur les sujets relatifs aux pêcheries, sont d'opinion qu'il serait opportun que la loi s'applique aux autres espèces de poisson, je serai très heureux de faire modifier le projet de loi en ce sens.

M. McKENZIE: J'ai déclaré à l'honorable député (M. Marcil) que dans mon comté on prend de grandes quantités de morue, à l'automne. Comme on ne peut alors faire sècher ce poisson au soleil, on le sale, on le met en baril, puis on l'expédie sur le marché en cet état, sous l'étiquette: "morue verte". Voilà ce que je désirais expliquer.

M. LOGGIE: Est-ce que ce projet de loi contient une disposition relativement à la construction des barils, qui est une question des plus importantes, à mon sens?

M. HAZEN: Il contient une disposition à ce sujet.

M. LOGGIE: Quelle épaisseur devront avoir les douves?

M. HAZEN: Je ne désire pas faire passer inutilement le temps de la Chambre, mais il est peut-être à propos que je lise le bill article par article, afin que la députation se rende bien compte de la nature des dispositions qu'il renferme.

M. LEMIEUX: Est-ce que les inspecteurs devront s'occuper en même temps de constater si le poisson a été salé d'une manière convenable?

M. HAZEN: Assurément.

M. LEMIEUX: Il y a quelques années, le département a établi des stations de salaison, et il s'est procuré les services de quelques experts écossais. J'ai eu connaissance que l'on s'est fort bien trouvé des services rendus par ces experts dans le comté de Gaspé. Est-ce que le ministre à l'intention de maintenir ces stations en existence.

M. HAZEN: Mon honorable ami se rend compte tout de suite qu'il faut autre chose que de bons barils; il faut voir à ce que le poisson soit convenablement salé.

M. LEMIEUX: C'est justement sur ce point-là que vous devez vous efforcer de faire l'éducation des pêcheurs.

M. HAZEN: Nous allons le faire, en autant que la chose est possible. Les inspecteurs parcourrent les différentes régions intéressées; ils réuniront et les pêcheurs et tous ceux qui s'occupent de l'industrie de la pêche, afin de les mettre au courant des meilleures méthodes à employer. S'il s'agissait de l'industrie agricole, nous appelerions ces réunions des instituts pour les cultivateurs. Nous allons faire pour les pêcheurs ce que nous faisons pour les cultivateurs. Il va nous falloir entreprendre une véritable campagne d'éducation, avant que le nouveau système ne fonctionne avec succès. Les inspecteurs ne se contenteront pas seulement de distribuer de la littérature, expliquant les règlements en vigueur et les conditions requises, avant que les marques du gouvernement ne soient apposées sur les barils, mais ils leur fourniront des explications de vive voix et répondront à toutes les questions qu'on leur posera, afin que les pêcheurs obtiennent des renseignements complets et exacts.

M. SINCLAIR: L'honorable ministre peut-il nous donner une idée du nombre d'inspecteurs qu'il faudra nommer?

M. HAZEN: Je ne saurais dire exactement; mais l'opinion qui prévaut dans le département, c'est qu'ils ne seront pas nombreux, pour le moment.

M. J. J. HUGHES: J'ai déjà eu quelque expérience à propos des inspecteurs. . .

M. HAZEN: L'honorable député me permettra peut-être de fournir quelques explications au sujet du projet de loi.

M. McKENZIE: Avant que le ministre ne commence ses explications, pourrais-je lui demander si cette mesure a été soumise à l'union des pêcheurs, ou si on a demandé leur opinion de quelque autre manière.

M. HAZEN: Je ne le crois pas. Je sais que des requêtes ont été présentées au département de temps à autre, nous priant de faire quelque chose afin de développer nos pêcheries de harengs. Cette mesure s'appliquera, comme mes collègues le savent, non seulement à l'est, mais aussi à l'ouest du Canada. Nous possédons des pêcheries de harengs extrêmement riches, à la Colombie-Anglaise. En certains endroits, dans les limites de cette province, les eaux fourmillent de harengs, mais on ne se soucie pas d'exploiter cette richesse.

M. SINCLAIR: Ce hareng est-il de la même espèce que celui qui fréquente les côtes de l'Atlantique?

M. HAZEN: Il n'est peut-être pas tout à fait de la même espèce, mais c'est un excellent poisson. Les seules pêcheries qui sont exploitées sur une grande échelle en

Colombie-Anglaise, à l'heure actuelle, sont celles du saumon et du flétan. On s'occupe fort peu du hareng. Ce bill s'appliquera aux pêcheurs du Pacifique tout aussi bien qu'à ceux de l'Atlantique, bien que ses résultats se feront probablement sentir plus tôt sur la côte de l'Atlantique que sur la côte du Pacifique. Tout de même, des capitalistes intéressés dans les pêcheries de la côte du Pacifique, avec lesquels j'ai eu l'occasion de discuter cette question, sont d'avis qu'un bel avenir est réservé aux pêcheries de harengs de la Colombie-Anglaise.

Les articles 1 et 2 du bill nous fournissent le titre et l'article d'interprétation. L'article 3 déclare que le bill s'appliquera au hareng salé, au hareng des lacs ou gasparot, au maquereau et au saumon, ainsi qu'aux barils ou aux demi-barils dans lesquels ce poisson est salé et mis sur le marché. Il décrète que le Gouverneur en conseil peut étendre les dispositions de cette loi à n'importe quelle autre espèce de poisson. On peut juger convenable à un moment donné de l'étendre aux pêcheries de morue, bien que je ne croie pas qu'il soit jamais nécessaire de le faire, d'après ce que je connais de cette industrie. L'article 4 dit que le Gouverneur en conseil peut nommer un inspecteur général et d'autres fonctionnaires, afin de faire observer les dispositions de cette loi. L'article 5 donne la formule du serment d'office que seront appelés à prêter ces fonctionnaires. En vertu de l'article 6, le Gouverneur en conseil peut établir tels règlements qui ne viendront pas en contravention avec les dispositions de la loi. L'article 7 décrète que la marque à laquelle pourvoit la loi ne pourra être apposée sur aucun baril contenant du hareng, du gasparot, du maquereau, du saumon ou tout autre poisson qu'on pourra, à l'avenir, faire passer sous le régime des dispositions de la présente loi, ni sur aucun demi-baril contenant ces mêmes poissons, à moins qu'ils n'aient été salés et mis en caques au Canada ou à bord d'un navire canadien. Si je me rappelle bien, mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux), m'a posé une question au sujet de l'endroit où devra se faire l'inspection. L'article 8 déclare qu'elle se fera au port ou à l'endroit où le poisson aura été salé et mis en caques, pourvu que lorsqu'on a fait le salage et la mise en caque en haute mer l'inspection aura lieu à n'importe quel port d'arrivage dans les limites du Canada. Voici le système que l'on se propose de suivre quant à l'inspection: toute personne qui sale ou met en caque les espèces de poisson mentionnées dans cette loi, qui désire faire apposer la marque du gouvernement sur les barils qui le contiennent, devra donner avis par écrit à l'inspecteur stationné à l'endroit le plus rapproché du port d'arrivage, du nombre de barils ou de demi-barils de chaque espèce de poissons mentionnés qu'il désire soumettre à l'examen de ce fonctionnaire.

L'inspecteur devra exiger que le propriétaire ou le payeur signe une déclaration statutaire que ce poisson a été salé et paqueté au Canada, à bord d'un vaisseau canadien ou autre navire, dans la période prescrite par les règlements pour les différentes espèces de poisson. La marque prescrite ne pourra être apposée sur aucun baril ou demi-baril dont la contenance ne sera pas conforme aux règlements, et lorsque ces barils ou demi-barils ne sont pas fabriqués et marqués conformément à ces règlements. Lorsque ces barils sont présentés à l'inspection, ils devront être ouverts, et l'inspecteur pourra en sortir la quantité de poisson nécessaire, afin de s'assurer si tout est en conformité avec les règlements. Si l'inspection est jugée satisfaisante, l'inspecteur pourra apposer sur le baril la marque du gouvernement. Les inspecteeurs auront le droit de visiter les lieux où l'on sale le poisson. La loi pourvoit à la punition qui sera infligée à ceux qui se serviront des marques officielles sans y être autorisés ou qui altèreront les documents publics, et, avant de se servir de nouveau de ces barils, on devra faire disparaître la marque officielle. On pourra confisquer et les barils et le poisson qu'ils contiennent, dans les cas où l'on aurait altéré ou détérioré les marques. L'article 20 du bill déclare qu'au cas où des difficultés se produiraient entre l'inspecteur et le propriétaire ou le paqueur du poisson, quant à la qualité et à la condition des barils ou du poisson qu'ils contiennent, la cause du différend sera tout de suite soumise à un autre inspecteur dont la décision sera finale, pourvu que l'on n'en appelle pas de ce jugement lorsque l'identité de l'article qui est cause du différend n'a pas été préservée. La loi pourvoit également à ce que le Gouverneur en conseil puisse réglementer les nouvelles inspections. Elles pourvoit à l'imposition de munititons lorsqu'on transgresse la loi, et il existe une disposition qui a trait au tribunal qui devra juger les causes de cette nature.

L'article 26 fournit la réponse à une question qui m'a été posée. Il est ainsi conçu:

Nonobstant les dispositions de cette loi, personne ne sera forcé de soumettre à l'inspection son poisson ou les barils et les demi-barils qui le contiennent.

La loi devra être mise en vigueur le 1er mai 1915, mais on pourra nommer les fonctionnaires qui y sont mentionnés ou faire des règlements, en aucun temps, du moment qu'elle aura été adoptée.

Nous avons une raison pour en agir ainsi: c'est qu'il est de la plus haute importance, qu'entre le moment actuel et la mise en vigueur dela loi les inspecteurs puissent parcourir les régions des pêcheurs afin de fournir aux pêcheurs tous les renseignements qu'ils devraient avoir au sujet de l'inspection, de sorte que les gens sauront ensuite ce qu'ils doivent faire pour se conformer à la loi.

Il existe aussi une disposition qui a trait aux punitions qui seront infligées à ceux qui transgresseront la loi. Comme je l'ai déjà déclaré, dès que le bill aura subi la 2e lecture, j'ai l'intention de proposer qu'il soit référé au comité de la marine et des pêcheries. En effet, la plupart des députés qui s'intéressent à cette question des pêcheries font partie de ce comité. Le bill a été préparé, sans tenir compte de l'esprit de parti, et il serait à désirer que tous ceux qui s'intéressent à nos pêcheries l'étudient avec soin, afin de le rendre aussi parfait que possible.

(Il est fait rapport de la résolution qui est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. HAZEN demande à présenter un bill (n° 182) pourvoyant à l'insepction et à la marque du poisson mariné.

La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.

Sur motion de M .Hazen, le bill est lu une 2e fois et renvoyé au comité de la marine et des pêcheries.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A L'ALLOCATION A LA VEUVE D'UN GARDE.

Sur motion de M. C. J. Doherty (ministre de la Justice), la Chambre se forme en comité général pour considérer la résolution suivante, sous la présidence de M. Blondin:

Décrète qu'il y a lieu d'accorder, à dater du 1er avril 1914, sa vie durant, une allocation annuelle de $500 à madame Alice Joynson, veuve de feu J. H. Joynson, en son vivant garde au pénitencier de la Colombie-Anglaise, qui a été tué dans l'exercice de ses fonctions.

M. DOHERTY: Le bill que nous avons l'intention de baser sur cette résolution est destiné à nous fournir l'autorisation de payer une allocation annuelle de $500 à Mme Alice Joynson, dont le nom apparaît dans cette résolution. Cette dame est la veuve d'un nommé Joynson, qui était employé en qualité de garde au pénitencier de la Colombie-Anglaise. Il y a un peu plus d'un an, cet homme fut tué en essayant d'empêcher deux criminels de la pire espèce de s'évader du pénitencier. Au cours de cette tentative désespérée, l'un des bandits fut tué, mais malheureusement Joynson paya de sa vie son intervention. Dans mon opinion, ce garde a fait preuve en cette circonstance d'une bravoure remarquable. En premier lieu, les deux bandits avaient réussi à enlever son revolver à l'un des gardes qui étaient spécialement commis à leur surveillance, puis en menaçant d'autres gardes, ils réussirent à franchir les portes du bagne, après les avoir également désarmés. Ils n'avaient plus qu'une porte à franchir pour conquérir leur liberté, et ils étaient justement dans l'acte de faire des menaces aux gardes qui étaient placés en sentinelles sur les murs, lorsque Joynson entra en scène, et, au prix de sa vie, il intervint et empêcha l'évasion de ces deux redoutables bandits. Comme je l'ai déjà dit, l'un des forçats, après l'intervention de Joynson, fut tué par la sentinelle qui montait la garde sur les murs. L'autre fut capturé par la suite; il a subi son procès pour le meurtre de Joynson. Trouvé coupable, il a expié son crime sur l'échafaud. Joynson a laissé une veuve, qui est d'une santé fort délicate, ainsi que deux ou trois jeunes orphelins.

Je suis croyablement informé que Mme Joynson n'est pas capable de gagner sa vie, et qu'elle n'a personne sur qui elle puisse compter pour obtenir secours et assistance. Il nous a paru que c'est là un cas méritoire à tous les points de vue. Outre les besoins réels de cette veuve et de ses jeunes orphelins, la bravoure qu'a déployée cet homme dans l'exercice de ses fonctions, nous a-t-il semblé, mérite une récompense. A mon avis, il y va de l'intérêt public que les gardes dans nos pénitenciers, qui peuvent être appelés à toute heure du jour à sacrifier leurs vies, en accomplissant leur devoir, comme cet homme l'a fait si courageusement, doivent avoir la certitude que s'ils sont tués, ceux qui leur sont les plus chers en ce monde et qui ont besoin d'eux, ne resteront pas dans la misère après leur mort.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne m'opposerai certainement pas à l'adoption de cette

résolution, et dans mon opinion la veuve qui doit bénéficier de cette allocation y a absolument droit. Il ne se trouvera personne, j'en suis certain, qui trouvera à redire parce que le Gouvernement prend sur lui de récompenser la bravoure qu'a montrée cet infortuné fonctionnaire. Tout de même, j'aurais une proposition à faire: c'est qu'au lieu de s'occuper de cas particuliers comme celui-ci, on ferait bien mieux de faire adopter une loi générale, décrétant que le pays pourvoira convenablement aux besoins de la veuve et des orphelins de tout fonctionnaire qui sacrifiera sa vie dans l'exercice de ses fonctions.

M. LEMIEUX: Je ne désire nullement soulever d'objections contre ce bill, mais je désire simplement rappeler à la Chambre et au chef de l'administration du jour que le ministre de la Justice se montre bien plus généreux que le ministre des Postes. Il y a trois ans, un courrier a trouvé la mort, en essayant de sauver les dépêches au cours d'une terrible tempête sur le lac des Deux-Montagnes, entre Ottawa et Montréal. Il a laissé une veuve et cinq ou six orphelins. L'honorable député de Deux-Montagnes (M. Ethier) a signalé l'affaire à l'attention du Parlement. Il a supplié le Gouvernement de faire quelque chose afin de venir en aide à la femme et aux enfants de cet infortuné; mais le ministre des Postes a refusé. Plus que cela, la population d'Oka a présenté une requête au ministre des Postes, afin que l'entreprise pour le transport du courrier qui avait été adjugée à son défunt mari fût continuée à sa veuve; mais cette requête a été mise de côté: la malheureuse veuve n'a pas reçu un sou, et voilà où elle en est à l'heure actuelle.

M. McKENZIE: J'approuve entièrement les remarques que vient de faire l'honorable ministre de la Justice, mais j'aurais une question à lui poser. A-t-on inséré dans le bill quelque disposition relativement à l'administration de ces deniers. Il est fort possible que ces sommes votées par le Parlement ne soient pas convenablement administrées, et je désirerais faire comprendre au ministre combien il serait désirable que cet argent fût déposé entre les mains d'une personne honnête, afin qu'il fût dépensé pour les fins auxquelles nous voulons qu'il serve, à savoir: l'entretien de cette pauvre veuve et de ses jeunes orphelins.

M. DOHERTY: Je saisis très bien la force de l'argument qu'a invoqué le très honorable chef de l'opposition quant à l'opportunité de faire adopter une loi générale qui couvrirait tous les cas de cette nature. Nous aurons probablement l'occasion avant longtemps d'étudier les modifications à apporter à la loi qui régit les institutions pénales, et je n'oublierai certainement pas d'ici là la proposition que vient de faire mon très honorable ami. C'est là la méthode qui a été suivie dans le passé, par exemple dans le cas du Dr Laviolette, l'ex-préfet du pénitencier de Saint-Vincent de Paul. Le cas actuel ne souffrait pas de délai, et nous sommes parfaitement justifiables de le régler tout de suite, sans attendre l'adoption d'une loi générale. Je ne suis pas en mesure de fournir les renseignements relativement au cas que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) a signalé à l'attention de la Chambre. Quant à la proposition qu'a faite l'honorable député du Cap-Breton (M. McKenzie), je puis dire que nous nous sommes d'abord placés à ce point de vue-là, mais en y réfléchissant bien, nous en sommes venus à la conclusion que notre but en accordant cette allocation à cette veuve, ce n'était pas de la remettre sous la tutelle de l'Etat, mais de lui servir une gratification qu'elle pourra employer comme bon lui semblera, et qui a été honorablement et justement méritée. Il n'y a pas de raison pour craindre qu'elle n'en fera pas un bon usage. Cette allocation annuelle de $500 sera payée à la veuve elle-même, et de cette façon nous éviterons les complications que pourrait créer la nomination d'un tuteur, car il serait peut-être difficile de trouver un tuteur qui prêterait gratuitement ses services.

Dans notre opinion, cette femme nous paraît digne d'administrer le dépôt que nous lui confions, et nous croyons que nous pouvons en toute sécurité lui accorder cette somme, afin qu'elle l'emploie comme elle l'entendra.

Nous ne lui payons pas cette somme sous forme de gratification, mais pour honorer une réclamation, qu'elle ne peut faire au point de vue strictement légal, mais qui serait tout de même parfaitement justifiée de sa part, et en paiement d'une dette de gratitude à la mémoire de l'infortuné, qui a sacrifié bravement sa vie—afin d'accomplir son devoir, et pour lequel le mieux que nous puissions faire à l'heure actuelle, c'est d'assurer la modeste existence de sa veuve et de ses enfants.

M. MCKENZIE : Mais supposons que la veuve se remarie, qu'arriverait-il alors?

M. DOHERTY: Même dans ce cas-là, le fait n'en subsistera pas moins que son défunt mari avait droit à cet acte de reconnaissance de notre part .Cette alloca-

tion n'est pas accordée à la veuve simplement parce qu'elle est dans le besoin. Même si son existence était assurée, je crois que nous devrions lui voter cette allocation. Sous le régime de la loi de la milice, par exemple, les veuves des officiers qui meurent en activité de service bénéficient d'une allocation de la même nature que celle-ci, et la seule condition qui soit requise, c'est qu'elles ne soient pas riches. Dans le cas qui nous occupe, nous ne voulons pas simplement voter une pitance à une personne dans l'indigence, mais nous voulons reconnaître un service, que l'on peut qualifier d'héroïque, si l'on preend en considération les circonstances.

M. NESBITT : De quelle manière seront effectués les paiements? La veuve recevra-t-elle cet argent en bloc, chaque année?

M. DOHERTY : On se propose de lui payer une allocation mensuelle.

Sir WILFRID LAURIER: J'approuve entièrement tout ce que vient de dire l'honorable ministre, mais je désire lui recommander chaudement le cas que l'honorable député de Rouville a signalé à son attention. Cette affaire ne relève nullement de son ministère, je le sais, mais les circonstances ne diffère guère du cas qui nous occupe. Voici un homme qui a perdu la vie en accomplissant son devoir,peut-être pasdans des circonstances héroïques, mais, après tout, le cas mérite la reconnaissance de l'Etat qui a bénéficié du fait que ce malheureux a accompli son devoir jusqu'au bout. Si l'honorable ministre de la Justice pouvait amener son voisin le ministre des Postes à faire pour la veuve du courrier d'Oka ce qu'il vient de faire pour la famille du garde du pénitencier de la Colombie-Anglaise, il aurait droit à la reconnaissance non pas seulement de cette pauvre femme, mais de toute la députation.

M. DOHERTY: Je serai très heureux de signaler à l'attention de mon collègue les remarques qui viennent d'être faites.

Sir WILFRID LAURIER: J'ai bien peur que si vous ne faites qu'attirer son attention sur ces remarques, nous ne soyons guère plus avancés.

(Il est fait rapport de la résolution, qui est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. DOHEYTY demande à déposer un bill (n° 183) autorisant à payer une gratification annuelle à Mme Alice Joynson, veuve de feu J. H. Joynson, garde au pénitencier de la Colombie-Anglaise.

(Le bill est lu une 1re fois et renvoyé pour 2e lecture à la prochaine séance de la Chambre.)

ADOPTION DU BILL AMENDANT LA LOI DE LA COUR SUPREME.

Sur motion de M. Doherty, le bill (n° 175) amendant la loi de la cour suprême est lu pour la 1re fois et la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour délibérer cet amendement.

M. LEMIEUX: Le ministre de la Justice voudrait-il bien expliquer ce bill?

M. DOHERTY: L'année dernière, cette Chambre apporta à la loi de la cour Suprême un amendement tendant à remédier à la situation existante en matière d'appels pour certaines causes. La difficulté qui appelait un remède c'est que, d'après l'interprétation donnée au texte de la loi de la cour Suprême, avant cet amendement, on soutenait que la définition du "jugement définitif" n'autorisait pas d'appel d'un jugement qui ne réglait pas définitivement l'affaire, bien qu'il pût déterminer définitivement quelque droit essentiel. Le résultat de cette prétention c'est que, comme il n'y a pas d'appel de ce qu'on nomme, en la province de Québec, un jugement interlocutoire, jugement qui ne termine pas définitivement le procès, bien qu'il détermine un droit essentiel, les parties qui, après le prononcé de ce jugement, interjetaient appel du jugement définitif, se trouvaient en cette situation-ci: que le jugement qui avait déterminé un droit essentiel n'était pas de lui-même susceptible d'appel, et que leur appel des jugements définitifs n'aboutissait pas à pareil jugement. Elles se trouvaient tout simplement avec un appel du jugement final ou définitif, qui était peut-être la conséquence nécessaire du jugement précédent dont elles n'avaient pas interjeté appel. L'amendement adopté, l'an dernier, avait modifié la loi de telle façon que tout jugement qui déterminait, en tout ou en partie, un droit essentiel des parties était considéré comme définitif, pour les objets de la loi. L'amendement en question est proposé afin de rendre l'amendement de l'an dernier applicable aux causes pendantes avant l'adoption de cet amendement, tout comme aux causes commencées subséquemment.

La cour Suprême a soutenu que cet amendement ne s'appliquait nullement aux poursuies judiciaires commencées avant l'adoption de l'amendement de l'an dernier. On

considère que la disposition, accordant le droit d'appel, devrait être rendu applicable à toutes les causes pendantes, sans aucune distinction entre celles commencées avant l'adoption de la loi et celles commencées subséquemment. Les juges, dans une cause en particulier, semblent avoir considéré cet amendement comme inapplicable; non pas qu'ils fussent d'avis qu'il n'était pas convenable de l'appliquer, mais tout simplement parce qu'ils se croyaient liés par des jugements rendus dans des causes antérieures se rattachant à des situations analogues. Un des juges déclara qu'il aurait été disposé à considérer l'amendement de l'an dernier comme applicable, n'eût été l'existence de ces jugements. Au point de vue de ce qui est désirable, cet amendement, à mon avis, doit être reconnu comme applicable aux causes pendantes. Il faudrait ajouter une disposition au bill tel qu'imprimé. Le projet de loi est rendu applicable à toutes les causes, aussi bien à celles commencées avant qu'à celles commencées après l'adoption de l'amendement, et il faudrait, en outre, réserver au tribunal le droit de taxer les frais judiciaires.

Sir WILFRID LAURIER : Faudrait-il adopter un amendement dans ce but?

M. DOHERTY: Je ne sais trop si la chose est absolument nécessaire; mais ce serait plus prudent.

Sir WILFRID LAURIER: Cette disposition me semble fort judicieuse, mais à mon avis, il n'est pas nécessaire de l'inscrire au statut.

M. DOHERTY: J'incline à ne pas croire la chose nécessaire; cependant, à mon sens, il serait peut-être judicieux de parer à une éventualité possible: c'est que, si les parties invoquant devant le tribunal cet amendement ont gain de cause, elles aient strictement droit à ce que les frais soient prononcés en leur faveur. Je propose la modification du projet de loi par l'addition d'un deuxième article ainsi conçu:

La taxation des frais de tout appel commencé avant l'adoption de la présente loi en toute action, poursuite, cause, matière ou autre procédure judiciaire auxquelles ledit paragraphe (e) de l'article 2 de la loi de la cour Suprême ne serait pas applicable sans l'adoption de la présente loi, est laissée à la discrétion du tribunal.

(On adopte l'amendement.)

(Il est fait rapport du projet de loi qui est lu en 3e lecture et adopté.)

[M. Doherty.]

DISCUSSION DU BILL RELATIF A L'EXPORTATION DU PETROLE.

La Chambre se forme de nouveau en comité général, sous la présidence de M. Blondin, pour délibérer le bill (n° 84), déposé par M. Reid, tendant à modifier la loi d'exportation.

M. BORDEN: Lorsque ce projet de loi est venu en délibération, il y a quelque temps, on suggéra d'y apporter quelque amendement autorisant la Chambre des communes à reviser, à la session suivante d'alors, les règlements que pourrait établir l'exécutif, sous le régime des dispositions du bill à l'étude. J'ai préparé un amendement qui est textuellement emprunté à la loi des terres fédérales relativement à des pouvoirs de réglementation similaires conférés à l'exécutif par les dispositions de la loi en question, touchant d'importantes questions. Il me semble qu'il conviendrait de modifier le bill à l'étude au moyen d'un article similaire, et par conséquent, je propose:

L'amendement de l'article 7, tel que proposé, par l'addition de l'alinéa 2 ainsi conçu:

2. Tout règlement établi par le Gouverneur en conseil sous l'autorité de la présente loi n'aura de force et d'effet qu'après avoir été publié, pendant quatre semaines consécutives dans la "Gazette du Canada", et tout règlement de ce genre sera déposé devant les deux Chambres du Parlement, au cours de la première quinzaine de la session suivant immédiatement la date de son ouverture, et ce règlement demeurera en vigueur, jusqu'au jour suivant immédiatement le jour de la prorogation de cette session de la législature et pas plus longtemps, à moins que durant cette session, il ne soit approuvé par résolutions des deux chambres du Parlement.

M. OLIVER: Si je ne me trompe, cet amendement ne touche pas le fait que je visais, quand j'ai soulevé la question, il y a quelque temps. L'article 7 dispose:

Le Gouverneur en conseil peut, par règlement, interdire l'exportation hors du Canada du pétrole à l'état naturel ou en partie fabriqué.

L'objection qui, à mes yeux, milite contre cet article, dans sa rédaction actuelle, c'est que les capitalistes qui se proposent aujourd'hui de faire des placements dans les districts pétrolifères au Canada refuseraient peut-être de les faire, si le Parlement donnait à l'exécutif l'autorisation absolue d'interdire l'exportation du pétrole; mais je tiens à signaler l'effet très préjudiciable que l'attribution de ce droit sans condition et sans restriction produirait infailliblement sur l'esprit de ces capitalistes dont les fonds sont nécessaires pour assurer le développement de la production du pétrole. Je le répète, l'exercice de ce pouvoir devrait être subordonné à

l'existence de certaines éventualités, afin que ceux qui se proposent d'engager leurs capitaux sachent précisément dans quelles circonstances leur production serait restreinte et limitée, comme l'article à l'étude autorise l'exécutif à le faire. Je le répète, nous sommes, ou du moins c'est notre espoir, à la veille de voir les gisements pétrolifères de l'Alberta prendre un important essor; mais cet essor ne s'est pas encore réalisé. Ce développement pourrait résulter d'un placement de capital relativement minime, ou bien encore il est possible qu'il ne se réalise qu'après le placement de fortes sommes. Aujourd'hui les capitaux s'orientent vers ces champs de pétrole susceptibles d'exploitation, et il serait vraiment malheureux qu'une loi adoptée par ce Parlement eût pour effet de dérouter les capitaux, comme elle le fera infailliblement. Je prie encore une fois le Gouvernement de bien réfléchir et de se demander s'il ne convient pas de subordonner l'exercice de cette autorité à certaines conditions.

M. BORDEN: Je me rappelle parfaitement en quelle circonstance l'honorable député a déjà fait valoir l'argument qu'il vient de formuler. Ce qui m'a empêché de me rallier à son avis autant que je l'eusse voulu, c'est qu'il serait extrêmement difficile de préciser les conditions de manière à donner à l'article tout son effet, sans laisser les choses dans la situation où elles se trouvent actuellement. On pourrait peut-être suggérer d'insérer dans ce projet de loi un texte comme celui qui figure dans la loi de la Milice ou dans celle du Service naval.

M. OLIVER: Je me rangerais volontiers à cet avis.

M. BORDEN: A mon avis, cela ne serait pas judicieux, et je vais m'expliquer. Il pourrait surgir certaines circonstances qui, à l'avis du Gouvernement, après consultation avec les autorités compétentes, autoriseraient pareille initiative; et dans l'intérêt du Canada et de tout l'empire, il ne conviendrait pas que cette initiative du Gouvernement s'appuyât sur le dispositif qui serait ainsi énoncé dans le projet de loi. En outre, on fait connaître au Parlement la pensée du Gouvernement au sujet de l'exercice qu'il entend faire des pouvoirs conférés par ce projet de loi; et comment le Gouvernement s'engage à soumettre au Parlement à aussi bref délai que possible son initiative à cet égard; il me semble que, somme toute, les dispositions de ce projet ne sauraient effrayer ceux qui désirent engager leurs aspirations. Je souscris volontiers aux observations formulées par l'honorable député au sujet de l'exploitation des gisements pétrolifères, mais, seulement, j'ai une réserve à faire. Dans la mesure où mes faibles lumières me permettent d'exprimer une opinion à cet égard, je dois dire qu'il ne me semble guère possible que l'exploitation du pétrole puisse prendre un puissant essor dans l'Alberta ou tout autre province du Canada, sans qu'on y consacre de forts capitaux.

Il est possible qu'on découvre du pétrole, en ne consacrant à ces travaux de recherche qu'un minime capital, s'il arrive que le prospecteur ait beaucoup de chance, mais si j'en crois ceux avec qui j'ai conversé à ce sujet à mainte reprise, l'été dernier, ces travaux de recherche se font d'une manière scientifique, au moyen d'études géologiques et en tenant compte des éléments qui se rencontrent d'ordinaire là où on découvre du pétrole en grande quantité. Même lorsque les études géologiques indiquent la présence du pétrole en grande quantité, il est possible, toutefois, qu'on n'en trouve point. Or, pour se livrer à la recherche du pétrole, il faut dépenser beaucoup d'argent et si on en découvre, les travaux d'exploitation, paraît-il, entraînent en outre de grosses dépenses. Un projet de ce genre a été discuté avec certaines personnes qui étaient censées représenter et qui, j'ai lieu de le croire, représentent réellement de gros capitaux, et elles ne m'ont pas paru s'effrayer du projet tendant à attribuer à l'exécutif des pouvoirs comme ceux énoncés dans ce projet de loi. Voilà ce que j'ai constaté, et le ministre de l'Intérieur (M. Roche) qui a acquis encore plus d'expérience que moi à cet égard, a recueilli la même impression de ses conversations avec ces personnes. L'honorable député d'Edmonton et moi visons le même objectif. Il m'a semblé que, pour les raisons que j'ai indiquées, il serait légitime de souscrire à ses vues, ainsi que le fait cet amendement, car aucun gouvernement ne songerait à se mettre en mesure de prendre pareille initiative, sans raisons des plus graves. J'ajoute que nul gouvernement ne songerait à exercer pareils pouvoirs, à moins qu'on n'eût besoin de ce produit pour des fins de la plus haute importance. Il me semble que cette considération doit rassurer ceux qui seraient disposés à consacrer leurs capitaux à ces entreprises. C'est là une nouvelle garantie. En exerçant pareils pouvoirs, le Gouvernement doit avoir égard aux intérêts pri-

vés, puisque toute atteinte portée à ces intérêts serait préjudiciable au bien-être du pays.

Sir WILFRID LAURIER: L'amendement proposé par le premier ministre atténue certainement dans une large mesure l'objection formulée par la gauche contre ce projet de loi, sans toutefois la faire complètement disparaître. L'inconvénient ici, c'est qu'il nous est impossible de concevoir la raison d'être de cette interdiction de l'exportation du pétrole. Le pétrole est un produit qui tend de plus en plus à se vulgariser et, aujourd'hui, comme l'a observé le député d'Edmonton, son exploitation commence à se généraliser. On a découvert de nouveaux gisements pétrolifères en Alberta. L'exploitation en sera sans doute lucrative; mais, indubitablement, en présence d'une loi restrictive de ce genre, les capitalistes y regarderont à deux fois avant d'engager leur capitaux dans ces gisements. De prime abord, ils se demanderont: "Pourquoi le Parlement songe-t-il donc à interdire l'exportation du pétrole?" Je le répète, on ne nous a pas suffisamment éclairés sur la raison d'être de ce projet de loi. La résolution a été l'objet de nos discussions; le bill a franchi l'étape de la deuxième délibération; nous en sommes en ce moment à l'étude de la mesure en comité, et personne ne saurait encore nous dire à quoi songe le Gouvernement en visant l'interdiction possible de l'exportation du pétrole. Il doit exister une raison, mais quelle est-elle, je l'ignore. Tout ce que nous a dit le premier ministre, au cours d'un débat précédent, c'est qu'il pourrait surgir certaines circonstances qui rendraient utile l'interdiction de cette exportation. Voilà une raison fort vague et ces circonstances semblent fort éloignées.

Si c'est là l'unique raison, il me semble que le Gouvernement s'attribue d'avance des pouvoirs fort amples et cela en prévision d'éventualités qui pourraient bien ne jamais se réaliser. Personnellement, bien que ce projet de loi me semble critiquable, je le répète, l'amendement proposé atténue mon objection. Car, si le Gouvernement exerce les pouvoirs que lui confère le projet de loi pour empêcher l'exportation du pétrole, son initiative ne saurait aller au delà de la convocation du Parlement, et alors la question doit être soumise au Parlement qui en fera l'objet de ses délibérations. C'est là une sauvegarde qui doit être efficace.

M. BORDEN: Si le bill, après rapport du comité, était réservé en 3e délibération, je me ferais un devoir de donner plus ample considération aux vues exprimées par le député d'Edmonton, afin de m'assurer, autant que faire se peut, s'il est à craindre que les personnes se proposant de placer des capitaux dans les gisements pétrolifères en soient détournées par cette mesure législative, et je verrai aussi s'il est possible d'insérer des restrictions comme celles qu'on a suggérées.

M. MARCIL: Il y a quelques semaines, j'ai lu dans un journal que la raison d'être de ce projet de loi serait peut-être la perspective de l'emploi du pétrole pour la marine de guerre. La marine britannique, disait-on, se met à construire des navires de guerre avec machines s'alimentant de pétrole, et le Gouvernement s'attribue ce pouvoir, en prévision de difficultés qui pourraient surgir. Dans le comte de Gaspé, on a tenté maints efforts pour trouver du pétrole, et on en a découvert. La semaine dernière, j'ai reçu une lettre d'un de mes électeurs qui m'apprend qu'on a découvert du pétrole dans cette partie du pays à Port-Daniel. J'ai renvoyé l'affaire au ministère des Mines, pour enquête, mais je n'ai pas encore reçu de réponse. Si ce projet de loi allait nuire au développement de ces gisements, ce serait malheureux. Il existe du pétrole dans la péninsule de Gaspé, sans aucun doute. La commission des études géologiques l'a déclaré dans ses rapports, et la dernière découverte que je viens de signaler prête un nouvel intérêt à la question. On a déjà fait de grandes dépenses dans ce but. Quant à la raison d'être de ce projet de loi que j'ai mentionnée au début, je l'ai trouvée dans un entrefilet de journal et j'ignore si la chose est exacte ou non.

M. BORDEN: J'ai déjà donné les éclaircissements voulus, en discutant le bill, et je ne sache point qu'il soit utile de revenir sur la question. J'ai dit que le pétrole, dans la mesure où on le produirait au Canada, pourrait être utilisé pour certaines fins nationales, et que nous avions reçu à cet égard des représentations venant de haut lieu. On a découvert du pétrole en plus d'une province du Canada. On en a découvert dans ma province, en l'île du Cap-Breton, mais, jusqu'ici du moins, je crois, pas en quantités rémunératrices. Dans l'Alberta, tout indique qu'on découvrira du pétrole en grande quantité, je l'espère. Après consultation avec mon collègue, le ministre de l'Intérieur, il confirma ce que j'ai dit au sujet de ces personnes venues ici l'an dernier, et représentant, croyons-nous, de forts capitaux, qui ne verraient pas d'un mauvais œil l'insertion d'une disposition de ce genre, et que la crainte des pouvoirs conférés à l'exécu-

tif ne détournerait nullement de placer des capitaux dans ces entreprises.

M. PARDEE: Le premier ministre le sait sans doute, presque tout le pétrole brut fabriqué aujourd'hui au Canada, comme produit fini, vient des Etats-Unis. On édicte cette mesure législative à un moment où l'on ignore s'il existe oui ou non des gisements productifs et rémunérateurs.

Pareil projet de loi, à mon avis, est peu judicieux; car, si les Etats-Unis voulaient user de représailles en édictant et appliquant une loi similaire, cela priverait, dans une large mesure, le Canada de sa source d'approvisionnement de pétrole brut. Les gisements pétrolifères canadiens s'épuisent si rapidement qu'ils sont presque réduits au minimum, et c'est aux Etats-Unis qu'il nous faut demander notre provision de pétrole brut.

M. BORDEN: On ne se propose pas d'exercer cette autorité comme mesure de représailles ou de nuire à l'intérêt public, sauf dans de très graves circonstances. La mesure législative n'a pas été présentée d'abord sous cette forme. Elle a pris naissance à l'occasion de certains règlements qui avaient été faits par le ministre de l'Intérieur à propos des recherches en vue de découvrir du pétrole dans les provinces d'Alberta et de Saskatchewan. Au cours du débat, l'honorable député de Guysborough (M. Sinclair) a fait remarquer, ce qui était absolument vrai, que les motifs étaient d'un caractère général et que la résolution devrait avoir une forme générale. Le ministre de l'Intérieur a établi dernièrement des règlements pour les terres domaniales de l'Alberta et de la Saskatchewan, et y a fait entrer une disposition de ce genre avec l'accord complet de personnes qui désiraient faire de grands placements de capitaux. Mais il a été reconnu que l'autorité qui lui était conférée par la loi des terres du Canada et d'autres statuts, n'était pas assez complète, et nous avons été obligés de nous adresser au Parlement pour rendre effectifs les règlements déjà établis par le ministre de l'Intérieur.

M. OLIVER: J'apprécie tout ce que le premier ministre vient de dire, mais il reconnaîtra sans doute qu'il y a un point de vue à considérer pour l'Alberta aussi bien qu'un point de vue impérial et quand il prendra de nouveau en considération ce projet de loi, je voudrais qu'il reconnaisse qu'il y a pour l'Alberta en ce moment une condition d'urgence—que nous sommes à la veille de voir réaliser de grandes espérances et que nous sommes très craintifs à l'idée qu'elles ne pourraient pas se réaliser. J'insisterai pour que le premier ministre, à moins que l'empire ne doive s'éteindre faute d'huile dans l'espace d'un an, n'insiste pas jusqu'à ce que nous ayons pu savoir si oui ou non on découvrira du pétrole dans l'Alberta.

M. BORDEN: En attendant nous laisserons le bill en suspens jusqu'à la 3e lecture

(Rapport est fait du bill.)

ADOPTION DU BILL AMENDANT LA LOI DES PRISONS PUBLIQUES ET MAISONS DE REFORME.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice) le bill (n° 178) modifiant la loi des prisons publiques et maisons de réforme est lu pour la 2e fois et la Chambre siége en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour en faire l'examen.

M. DOHERTY: Tout l'objet de ce bill est de substituer le mot " Truro " au mot " Halifax " comme emplacement de la maison de réforme en Nouvelle-Ecosse.

(Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX FAUSSES ANNONCES.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice) le bill (n° 179) modifiant le Code criminel est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour en faire l'étude.

M. DOHERTY: Le but de ce bill est de considérer comme délits toutes les fausses déclarations faites sciemment dans les annonces, quand la déclaration est de nature à augmenter ou à représenter sous un faux jour le prix ou la valeur d'une propriété de tout genre ou de tout intérêt. Ce qui m'a conduit à penser qu'il était désirable de présenter ce bill à la Chambre, c'est qu'il semble qu'un abus s'est largement répandu à l'occasion des annonces de vente de propriétés. Naturellement, chacun comprend que les personnes qui annoncent parleront de leur mieux des choses qu'elles ont à vendre, et nous ne nous proposons pas de diminuer la bonne opinion qu'un homme peut avoir de ce qui lui appartient ou de restreindre le droit qu'il a de le dire. Mais la loi a pour objet de déclarer que c'est un délit grave pour un homme de faire sciemment une fausse déclaration, de nature à tromper le public sur la valeur de l'objet qu'il offre en vente. J'ai reçu des représentations de toutes les parties du pays et plus spécialement des provinces de l'Ouest, assurant qu'il y avait réellement

un système de tromperie organisé pour les annonces de vente de propriétés comme, par exemple, les emplacements de ville. En vertu de la loi actuellement en vigueur, un homme est naturellement responsable s'il obtient de l'argent sous de fausses représentations, et je ne voudrais pas affirmer que si vous pouvez rattacher l'obtention réelle d'argent aux déclarations fausses faites dans une annonce vous ne pourriez pas obtenir une conviction en vertu de cette loi. Je serais porté à croire que vous pourriez l'obtenir. L'objet en vue est de déclarer que c'est un attentat criminel de publier comme réellement existantes des choses qui n'existent pas.

A. K. MACLEAN : Je suppose que cela comprendrait le cas d'un homme qui annoncerait ses marchandises comme étant tout laine quand elles ne le sont pas, où le cas d'un homme qui annoncerait ses souliers comme les meilleurs de la ville quand ils ne le sont pas.

M. DOHERTY : Je ne le crois pas. Que ses souliers soient les meilleurs de la ville, c'est une question d'opinion, ce ne peut être une question de fait. Les opinions du public diffèrent sur les qualités respectives des marchandises. Dans l'autre cas cité par mon honorable ami, si un homme obtenait de l'argent en disant que ses marchandises sont tout laine, quand elles ne le sont réellement pas, je crois qu'il pourrait être condamné en vertu de la loi pour avoir obtenu de l'argent sous de fausses représentations.

M. LEMIEUX : Mon honorable ami a parlé des propriétés immobilières. Chacun sait que beaucoup de personnes—je suis peut-être de ce nombre—achètent des propriétés sans les voir. C'est bien certain qu'un grand nombre de gens connus de mon honorable ami ont fait des placements sur immeubles dans l'Ouest, parce qu'ils ont été induits à le faire après lecture des prospectus et des annonces ou sur les représentations des agents. Est-il nécessaire d'adopter une loi spéciale pour protéger les gens qui se lancent aveuglément dans les acquisitions de lots de ville de l'extrême Ouest, sans les avoir vus? Le ministre ne pense-t-il pas qu'il protège un peu trop ceux qui devraient se protéger eux-mêmes? N'est-il pas vrai que ceux qui s'occupent d'immeubles le font plus pour spéculer que pour autre chose. Un homme hasarde de l'argent sur des lots de ville de l'Ouest dans l'attente que leur valeur montera. Mon honorable ami prétend-il que cette loi est

[M. Doherty.]

destinée à protéger ceux qui ont en vue de faire de la spéculation et aventurent leur argent dans les transactions immobilières avec l'espoir d'une augmentation de valeur en deux, trois ou quatre ans, suivant le cas? Je tiens à ce que ce point soit bien clair, car j'ai plusieurs procès à intenter en vertu de cet amendement.

H. DOHERTY : L'objet en vue n'est pas de protéger ceux qui se lancent aveuglément dans des spéculations de terrains, mais de punir le menteur qui expose inexactement les faits.

M. LEMIEUX: Cela s'appliquerait à beaucoup de monde.

M. DOHERTY: Je ne dis pas qu'une grande partie de la population s'en rendre coupable, mais si elle le fait, elle doit être punie.

M. A. K. MACLEAN: Cet amendement s'applique-t-il à une vente d'un article quelconque?

M. DOHERTY: Oui. Celui que nous voulons atteindre est le menteur de propos délibéré. A ceux qui ne craignent pas Dieu, nous voulons inspirer un peu de terreur de la loi.

M. MARCIL: Cela s'appliquerait-il aux médicaments brevetés et autres choses de cette nature?

M. DOHERTY: Cela s'applique à l'exposé inexact, fait de propos délibéré, relativement à une marchandise quelconque.

M. MARCIL: Il y a une semaine environ, j'ai attiré l'attention du Gouvernement sur un cas bien clair d'escroquerie à Montréal. Une compagnie de mine d'or, autorisée par le gouvernement fédéral a publié à Montréal et à Québec des annonces relatives à une affaire de mine d'or. Elle a établi un concours de devinette, offrant à quiconque payait cinq cents et envoyait une solution juste de la devinette contenue dans l'annonce cent actions d'une compagnie de mine d'or de Québec. La personne qui m'a renseigné m'a dit savoir de bonne source que, le premier jour après la publication de l'annonce, 2,000 réponses avaient été reçues au bureau de Montréal, le jour suivant 3,000, le troisième jour 4,000 et ainsi de suite. Deux ou trois semaines après, j'ai vu la même annonce dans les journaux de Québec. C'est un cas de véritable escroquerie, tel que certains journaux ne le publieraient pas. Des propriétaires de médicaments brevetés paieraient n'importe

quel prix à un journal qui voudrait publier leurs annonces. Le cas que j'ai cité tomberait-il sous le coup de la loi?

M. DOHERTY: Je pense que c'est un cas évident d'obtention d'argent sous de fausses représentations, c'est-à-dire, s'il n'existe pas de mine d'or et si les faits ont été exposés faussement, de propos délibéré, je ne suis pas certain qu'un cas de ce genre ne tomberait pas sous le coup de la loi actuelle; cela touche de très près à une opération de jeu, mais je ne pourrais pas me prononcer d'une façon définitive sur ce point sans l'avoir examiné. La nouvelle loi que nous proposons comprendrait certainement le cas mentionné par l'honorable député si l'annonce contenait quelque déclaration fausse des faits existants.

M. MARCIL: La distribution des circulaires ne serait pas atteinte par la loi.

M. DOHERTY: Je suis d'opinion que la distribution de circulaires est une forme de l'annonce.

M. MARCIL: Je voudrais lire, pour l'édification du ministre, qui est versé dans la langue française, une copie d'une circulaire qui m'a été envoyée par des amis de Montréal, pour montrer quel usage on fait de la poste à Montréal.

Fermeté-Audace. Succès-Bonheur.
Bureau Scientifique Français.
Casier postal 169, Hochelaga, Montréal, Can.
"Audaces fortuna juvat".
Montréal, Canada.

Mademoiselle,

En repassant nos livres, nous voyons que neuf seulement sur les centaines de personnes qui nous ont écrit n'ont pas encore fait venir notre merveilleux traitement à domicile contre la Gêne, la Timidité, et le Manque de Confiance en soi-même.

Vous êtes parmi ce nombre, et comme nous n'avons personne encore, dans votre localité ou dans ses environs, qui ait été à même de profiter des heureux résultats que donne notre traitement, le bureau a décidé de vous laisser à perte notre traitement, dans le seul but de le faire connaître. Nous vous enverrons nos 12 leçons d'Auto-Suggestion et 53 de nos comprimés Anti-Gêno, le traitement complet pour un dollar ($1) sous l'entente expresse que vous ne dévoilerez à personne l'offre que nous vous faisons présentement.

Maintenant, si vous êtes en butte aux mille tyrannies de la Gêne, si vous vous voyez dépasser par votre voisine, qui n'est pas plus fine que vous, si en amour, comme en affaires, vous n'atteignez pas le dégré de succès et de bonheur que vos qualités réelles semblent vous réserver, vous n'aurez à vous en prendre qu'à vous-même. Quand à nous, nous avons fait tout ce qui était humainement possible de faire.

Agréez nos civilités les plus empressées,
Bureau Scientifique Français.

N.B.—Veuillez adresser toutes correspondances au Casier Postal 169, Hochelaga, Montréal, Canada. Toute correspondance est tenue strictement confidentielle.

Forme de commande.

Bureau Scientifique Français, Casier Postal 169, B. P. Hochelaga, Montréal, Canada.
Messieurs:

Vous trouverez ci-inclus $1 pour votre traitement complet à domicile contre la Gêne, la Timidité et le Manque de Confiance en soi-même (comprenant douze leçons d'Auto-Suggestion et 53 Comprimés Anti-Gêno), tel que décrit dans votre brochure intitulée: "Le chemin du succès". Je m'engage, en plus, à faire connaître autant que possible votre traitement parmi mes amies et connaissances, quand je serai guérie.

.....
Nom .....
.....
Adresse .....

J'ai lieu de croire que ces circulaires ont été distribuées par milliers dans les centres ouvriers de Montréal et, comme c'est un cas de pure escroquerie, j'ai cru qu'il était de mon devoir de le porter à l'attention du Gouvernement et spécialement du directeur général des Postes. Je demanderai au directeur général des Postes de mettre un terme à l'usage des postes pour ce but. J'espère que le ministre de la Justice fera en sorte que la loi s'applique à un cas de ce genre. Je voudrais avoir une réponse du ministre parce que, suivant moi, cette escroquerie est très répandue dans la ville de Montréal.

M. DOHERTY: Vous ne pouvez pas attendre de moi que je dise immédiatement quel article du Code criminel actuellement en vigueur s'applique à un cas de ce genre. Si de l'argent a été obtenu comme on l'a dit on pourrait faire condamner le coupable en vertu de la loi actuelle. Quant à la circulaire, si elle contient une déclaration de fait qui n'en soit pas une, elle tomberait sous le coup de la loi proposée. Je ne pense pas qu'il soit humainement possible de faire une loi qui empêcherait les gens d'exagérer la qualité des marchandises qu'ils vendent, tant qu'ils restent dans les limites d'une expression d'opinion et pourvu qu'ils n'essayent pas directement et sûrement d'exposer faussement les faits. Je ne peux rien dire de plus au sujet de cette circulaire. J'attirerai avec plaisir l'attention du directeur général des Postes sur ce qu'a dit l'honorable député.

M. MARCIL: J'ai pensé qu'il était de mon devoir de donner lecture de cette circulaire, parce que celui qui me l'a envoyée s'intéresse beaucoup à la protection des classes ouvrières et des jeunes filles sans expérience qui sont victimes de ces escroqueries.

M. DOHERTY: L'an dernier nous avons adopté une loi relative aux annonces de certaines préparations pharmaceutiques, et je suis porté à croire qu'en examinant attentivement le document il tomberait sous le coup des dispositions de ce projet de loi.

M. LEMIEUX: Les dispositions de ce projet de loi s'appliqueront-elles à ceux qui font des promesses illusoires durant les campagnes politiques?

M. R. B. BENNETT: Pas avant qu'ils n'aient vendu leurs services.

M. LEMIEUX: Pendant l'élection de Châteauguay—mon honorable ami de Dorchester (M. Sévigny) était sur les lieux —une promesse solennelle a été faite qu'un pont serait construit par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Rogers) entre Caughnawaga et Lachine. Comme conséquence naturelle, l'honorable député de Châteauguay a obtenu un grand nombre de voix. Je dois dire à l'honneur du ministre des Travaux publics que lorsque la question a été posée l'autre jour par mon honorable ami de Laprairie-Napierville (M. Lanctôt), il a dit qu'il n'en avait jamais entendu parler auparavant. Que se passerait-il si cette loi était adoptée? Pourrions-nous l'invoquer contre le député de Châteauguay qui a fait cette promesse?

M. DOHERTY: Je crains qu'on ne puisse le faire pour des raisons bien connues de mon honorable ami.

M. GERMAN: Le bill du ministre de la Justce est excellent, mais un mot devrait y être ajouté. Il dit "ou tout intérêt dans ces biens et contenant quelque faux énoncé de faits". Le faux énoncé est un énoncé en paroles. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, la plus grande fausseté commise ne l'a pas été autant en paroles qu'en annonces par images. Nous avons eu une poussée considérable en spéculation de terrains dans le comté et la ville de Welland et s'il y a eu des escroqueries, ce que je ne crois pas, ce fut dans l'annonce et l'image de conditions qui n'existaient pas. Dans ma région il y a eu beaucoup de gens qui n'ont peut-être pas été escroqués, mais qui ont hasardé de l'argent dans les terrains de l'Ouest, non pas à la suite des déclarations faites mais entraînés par des réclames avec gravure. Je crois que si l'article disait "quelque faux énoncé ou représentation" cela répondrait à l'objection. Le mot "représentation" comprendrait une photographie par exemple montrant un grand nombre de fabriques, de trains de chemins de fer circulant dans certaines localités ou des tramways urbains éloignés de plusieurs milles du centre de la ville. Si le bill de l'honorable ministre doit avoir quelque effet, il doit contenir non seulement les mots "faux énoncé", mais le mot "représentation".

M. R. B. BENNETT: J'ai eu l'occasion d'attirer l'attention du ministre de la Justice sur cette question à la demande de clubs d'annonces qui se sont récemment formés à Edmonton et à Calgary. Ces clubs représentent les meilleurs journalistes de l'ouest du Canada et ils prétendent que l'usage qui a été fait de leurs journaux avait eu un mauvais résultat pour l'Ouest. On a fait de faux énoncés au sujet de la valeur des immeubles particulièrement, comme l'a dit l'honorable député (M. German), et cela a eu pour conséquence que beaucoup de gens ont énormément souffert pour avoir placé de petits montants dans des terrains fortement annoncés par des réclames et des gravures ou autrement. Le bill qui a été adopté par différents états de l'Union américaine m'a été envoyé, mais il va plus loin que nous ne pouvions le faire par suite de la double juridiction des législatures provinciales et du parlement fédéral. Le bill actuel va aussi loin qu'il est possible étant donné que les expressions d'opinions ne sauraient jamais être appelées criminelles.

M. EMMERSON: Le journal est-il tenu responsable?

M. BENNETT: Le bill vise seulement les personnes qui sciemment publient de faux énoncés.

M. MARCIL: Ne pensez-vous pas qu'un propriétaire de journal devrait faire attention à la qualité des annonces publiées dans son journal?

M. BENNETT: C'est assez difficile qu'un journaliste respectable soit tenu responsable criminellement pour toutes les annonces qui dans le cours ordinaire des affaires sont offertes sur le comptoir et payées. Le bill dit:

> Quiconque sciemment publie ou fait publier quelque annonce destinée à favoriser directement ou indirectement la vente ou la disposition de quelque bien meuble ou immeuble, ou tout intérêt dans ces biens, et contenant quelque faux énoncé de faits...

...est passible. Cela répondra aux difficultés dont nous avons eu l'expérience dans l'Ouest. J'ai beaucoup de plaisir à dire que les promoteurs de ce bill sont les agents chargés d'annoncer dans l'ouest du Canada —ce ne sont pas des personnes autrement intéressées, c'est la presse elle-même. La proposition de mon honorable ami de Wel-

land est excellente et si le Code en vigueur n'en parle pas déjà il faudrait la faire entrer dans le bill. Je ne suis pas sûr, en ce moment, qu'une vignette serait considérée par le juge comme une annonce. Le délit est constitué actuellement par le faux exposé d'une propriété personnelle mobilière ou immobilière, sous la forme d'annonces. Une vignette devrait être considérée comme faisant partie de l'annonce. Cette interprétation ne concorde pas avec ce qu'a dit l'honorable député de Welland, mais dans tous les cas nous devrions avoir une disposition pour répondre à ce cas. Ce qu'il a dit arrive certainement dans l'Ouest. J'ai vu des annonces envoyées à des journaux de l'Est contenant des vignettes représentant des villes nouvelles ayant une grande activité industrielle lorsqu'en réalité il n'y avait pas là une seule cheminée.

M. DOHERTY: J'accepterai volontiers la proposition de l'honorable député de Welland. Je ne doute pas qu'une représentation faite par une vignette devrait être considérée de la même façon qu'une réclame en paroles et même s'il est possible qu'une autre disposition légale nous protège sur ce point il n'y a pas de mal à l'insérer ici. L'idée est que l'article soit modifié en insérant les mots " ou représentation " après le mot " exposé ".

M. GERMAN: Oui.

M. OLIVER: Je ne suis pas désireux que les journaux qui publient des annonces soient exemptés d'une juste mesure de responsabilité et je vois que le mot "sciemment" a été introduit dans la loi pour leur protection, mais le ministre voudrait-il dire au comité jusqu'à quel point ce mot entraîne de la protection. Un journal est une entreprise pour la publication de nouvelles et pour donner de la publicité commerciale, et les individus qui constituent l'entreprise du journal peuvent avoir une connaissance personnelle de la fausseté des exposés contenus dans l'annonce. Jusqu'à quel point cette connaissance de la part d'un des hommes intéressés dans le journal ferait-il tomber le journal lui-même sous le coup de la loi ?

M. DOHERTY: Je comprends que l'honorable député veut parler d'une compagnie ou d'une entreprise qui publie un journal.

M. OLIVER: Oui.

M. DOHERTY: Je ne crois pas qu'une loi de ce genre est destinée à atteindre une corporation, mais j'estime que tout individu participant à la publication en sachant que l'exposé est faux, tomberait sous le coup de la loi.

Sir WILFRID LAURIER: Le mot "corporation" ne comprend-il pas toute personne, d'après le Code criminel?

M. DOHERTY: Je ne suis pas prêt à le dire à l'instant même. Si vous voulez faire condamner une corporation pour avoir fait une chose sciemment, vous devez prouver que la corporation, comme corps incorporé, en avait connaissance. Nous nous occupons d'un cas très spécial. Le but de cette loi est d'atteindre une personne qui sciemment publie un faux exposé et je ne crois pas que dans la pratique le journal serait passible autant que la personne qui a donné l'annonce. La loi dit: Quiconque publie ou fait publier quelque annonce. Il y a le sens dans lequel un journal publie une annonce et si vous pouviez atteindre quelque individu qui aurait participé à la publication, en sachant que l'exposé est faux, il tomberait avec raison sous le coup de cette loi. Si vous pouviez accuser la corporatoin d'avoir eu cette connaissance, je ne sais pas si vous ne pourriez pas atteindre cette corporation.

M. OLIVER: La loi n'est pas dirigée avant tout contre les journaux, on n'a pas l'intention d'imposer des restrictions aux journaux.

M. KNOWLES: En vertu de cet article, un homme est passible d'une peine avant d'avoir eu aucun résultat pour son faux exposé. C'est une loi dangereuse, parce qu'il y a dans le Code criminel un grand nombre d'articles qui sont invoqués par les spéculateurs et par les gens qui regrettent leurs achats. Dans ma pratique, j'ai défendu un certain nombre de gens qui avaient été accusés, quand l'acheteur regrettait son marché et ne pouvait pas faire face à sa spéculation. Dans des cas de ce genre, l'acquéreur s'efforce de faire rendre l'argent au vendeur en le menaçant de poursuites criminelles qui sont même prises quelquefois. Je suis allé cette année en Colombie-Anglaise pour défendre un citoyen de ma ville qui avait été arrêté, quoique innocent autant qu'on peut l'être, sur une accusation d'avoir obtenu de l'argent sous de fausses représentations. C'est presque impossible après cela de réussir à intenter une action pour arrestation illégale. Quand vous intentez une action contre quelqu'un pour poursuite malicieuse, vous êtes en présence de tant d'obstacles qu'il est impossible d'obtenir justice. J'ignore si mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) a eu cette expérience dans sa pratique beaucoup plus gran-

de de la loi; mais sincèrement, je crois que c'est un article dangereux et qu'il peut être mal employé par ceux qui n'ont pas réussi dans leurs opérations. En vertu du Code civil, il y a toujours un remède si un homme a fait un faux exposé, mais des gens sans responsabilité profiteraient d'un article pareil pour faire arrêter une personne et peut-être la faire juger quand l'accusation ne repose sur rien. Souvent de grands dommages sont causés.

M. DOHERTY: Mon honorable ami parle d'un cas où la vente s'est effectuée. Si une vente a été faite et qu'une des parties peut prouver qu'elle a été influencée par de fausses représentations pour livrer son argent ou ses marchandises, elle peut recourir aux tribunaux criminels. Ce que nous faisons ici, c'est de déclarer que c'est un délit de mentir publiquement et délibérément et de répandre partout ses mensonges pour s'efforcer de convaincre le public d'aventurer son argent dans des choses sans valeur, peu importe qu'il réussisse ou non. Nous voulons mettre fin à un abus qui est de nature à causer du tort à un grand nombre de personnes. Si, pour que le coupable soit puni, il faut que l'opération ait été consommée, personne ne se croira suffisamment intéressé pour intenter des poursuites. Ce que nous voulons, si la chose est possible, c'est de supprimer les réclames mensongères, sans nous inquiéter de savoir si le menteur a profité ou non de son mensonge.

M. R. B. BENNETT: J'approuve entièrement ce que vient de dire l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles), car le cas qu'il signale se présente fréquemment, dans la pratique. Je crois cependant qu'il y a, dans l'article, une ligne qui lui a échappé et qui est ainsi conçue: "Contenant quelque fausse représentation de faits de nature à augmenter probablement ou est destiné à augmenter le prix ou la valeur de ces biens ou de quelqu'intérêt dans ces biens".

Il ne suffit pas que la réclame soit fausse; il faut qu'elle soit rédigée de manière à donner à la marchandise une valeur qu'elle n'a pas. Je considère que dans le cas d'une poursuite intentée sous l'empire de cet article, il serait laissé à la discrétion du juge de dire si les fausses représentations contenues dans la réclame étaient de nature à donner plus de valeur à la marchandise offerte. C'est là où se trouve l'offense. Ce qui est défendu, ce n'est pas de publier une chose fausse, mais de vouloir augmenter la valeur d'un article au moyen de fausses représentations.

M. MARCIL: L'honorable député de Calgary a parlé d'un club de journalistes qui a été fondé dans l'Ouest. Il y a un an ou deux, de nombreux agents parcouraient les campagnes de la province de Québec et offraient en vente des terrains de toutes sortes, à Régina, à Calgary, à Edmonton et un peu partout dans la Saskatchewan. Chacun représentait que la ville dans laquelle il était intéressé était la grande ville de l'avenir et ainsi de suite. Je sais personnellement que dans ma circonscription électorale, ces agents ont soutiré beaucoup d'argent, sans donner d'autre garantie que les représentations dont je viens de parler. Je suppose que ceux qui ont mis de l'argent dans ces spéculations n'ont encore rien reçu.

M. CARVELL: Ils recevront un avis d'avoir à payer les taxes.

M. MARCIL: Ce sont ces gens-là que le ministre appelle les petits capitalistes (the small investors). On ne peut pas s'attendre à ce qu'ils fassent un voyage dans l'Ouest pour déposer une plainte. Par conséquent, ils ont été volés et n'ont pas de recours.

M. KNOWLES: Les fausses promesses sont généralement faites par des agents de l'Est.

M. MARCIL: Ils représentaient des syndicats de l'Ouest.

M. KNOWLES: C'étaient des terrains de l'Ouest qui étaient offerts en vente, mais, généralement, les menteurs étaient des menteurs de l'Est.

M. DOHERTY: Le bill ne cherche pas à fixer la résidence des menteurs.

M. McKENZIE: Il y a un point que je tiens à faire observer au ministre, au sujet de cet amendement. Si une fausse réclame devient un acte criminel, le ministre établit un nouveau crime. Il est possible que le droit commun en fasse déjà un acte criminel, mais si ce bill est adopté, nous en faisons un acte défendu par le code pénal. L'offense est la même que si l'on obtenait des marchandises au moyen de fausses représentations. Le ministre a même laissé entendre que l'article du code, concernant les fausses représentations, serait peut-être suffisant. Si je me rappelle bien, la procédure indiquée et la punition imposée par le code pénal ne sont pas les

mêmes que dans cet article. Si le ministre veut faire de ces réclames un acte criminel, la peine imposée devrait être la même que si le coupable avait obtenu des marchandises au moyen de fausses représentations. S'il y a crime dans les deux cas, le tribunal et la procédure devraient être les mêmes. Le bill, tel que rédigé, donne trop de pouvoirs à un simple magistrat. La personne accusée d'un crime aussi grave devrait être traduite devant un tribunal supérieur; on devrait au moins permettre à l'accusé de porter sa cause devant un tribunal supérieur s'il le désire.

M. DOHERTY : Lorsque j'ai fait une comparaison entre les deux offenses, j'ai dit que nous avions actuellement une jurisprudence bien établie, concernant l'obtention de marchandises au moyen de fausses représentations et que cette jurisprudence aiderait à déterminer ce qui constitue une réclame fausse, au sens et dans l'intention du présent bill. La différence que je vois entre les deux cas, c'est que dans une poursuite pour obtention de marchandises au moyen de fausses représentations, il s'agit d'une opération consommée, quand le plaignant a été réellement dépouillé illégalement de son argent ou de sa marchandise; mais dans le cas actuel, il ne s'agit que d'une tentative de frauder. Il s'agit de punir un homme qui a publié une réclame fausse, même si cela ne lui a pas rapporté un seul dollar. Je répète que je ne suis pas certain si la loi actuelle ne permettrait pas de poursuivre, s'il était prouvé que la réclame publiée était fausse et que c'est cette réclame fausse qui a induit le plaignant à se départir de sa marchandise ou de son argent. Je suis sous l'impression qu'une poursuite de ce genre pourrait être intentée sous l'empire de la loi actuelle. L'objet du bill est de faire un acte criminel de la publication d'une réclame fausse, sans s'inquiéter de savoir si l'auteur de la réclame en a profité. Je crois donc qu'il y a une distinction à faire entre une tentative de fraude et une fraude consommée.

M. McKAY: J'approuve l'article du bill qui fait un acte criminel de la publication d'une réclame fausse, mais je crains que la procédure indiquée pour faire punir le coupable ne soit dangereuse. L'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) disait il y a un instant que celui qui croira avoir fait un mauvais marché pourra prendre avantage de cet article et je remarque, en effet, qu'il est dit dans le bill "est passible sur conviction par voie sommaire". Il suffit de se rappeler en quoi consiste la procédure dans les convictions par voie sommaire, pour constater avec quelle facilité celui qui se croira lésé, pourra chercher à se venger.

Dans ma province—je crois qu'on en peut dire autant des autres—la procédure dans les convictions par voie sommaire est celle-ci: si le magistrat a condamné l'accusé et si l'on croit que la conviction ne devrait pas être maintenue, on fait signifier un avis d'appel au magistrat et au plaignant, dans un délai de dix jours. Il est possible que le plaignant habite une autre province; il vient dans l'Ouest, dépose une plainte et après avoir obtenu une conviction, il retourne dans l'Est. Si celui qui désire porter la cause en appel ignore le domicile du plaignant, il ne pourra pas lui signifier un avis dans les dix jours et, partant, il se trouvera privé de son droit d'appel; la conviction sera maintenue et il sera emprisonné. Il est vrai qu'il peut avoir recours au certiorari, mais il est souvent très difficile de faire renverser une condamnation.

M. McKENZIE: Les règles à suivre sont très sévères.

M. McKAY: Au moyen d'un certiorari, il n'est pas permis d'entrer dans le mérite de la cause. Parce que l'accusé n'aura pas pu signifier un avis au plaignant, dans le délai voulu par le Code, il perdra son recours.

M. R. B. BENNETT: La signification à un agent suffit.

M. McKAY: La loi dit une signification au plaignant et au magistrat, en personne.

M. BENNETT: L'avis peut être signifié à l'agent.

M. McKAY: Je ne pense pas que la loi dise que la signification à l'agent soit suffisante. Si la loi exige que l'avis soit signifié au plaignant, je conseillerais au ministre d'étudier ce point de la question, pour voir s'il ne serait pas préférable de procéder par voie sommaire, devant la cour de comté ou de district.

M. R. B. BENNETT: L'intention est de simplifier la procédure, autant que possible.

M. McKAY: Il faut se garder de la simplifier au point de compromettre le droit d'appel de l'accusé. J'ai déjà eu à m'occuper d'un cas comme celui-là. Mon client était certainement innocent et, cependant, il n'avait d'autre recours que le certiorari.

M. DOHERTY: Si j'ai bien saisi l'objection de l'honorable député de Prince-Albert (M. McKay), on pourrait y obvier au moyen d'un amendement d'une application générale, concernant le délai dans lequel l'avis doit être signifié.

Quant à l'objection de l'honorable député de Cap-Breton, il est certainement difficile de poser un principe déterminant ce qui constitue un acte criminel poursuivable par voie de mise en accusation et ce qui constitue un acte criminel poursuivable par voie sommaire. Je crois que le code pénal ne pose aucune règle pour faire la distinction entre les deux.

Comme le faisait observer l'honorable député de Calgary, nous voulons simplifier autant que possible la procédure; nous ne voulons pas faire de cette offense un crime odieux, entraînant des peines extrêmement sévères, mais nous voulons que le coupable puisse être traduit devant la cour criminelle et soit condamné à une peine appropriée qui aura pour effet, espérons-nous, d'empêcher la répétition de cette offense.

M. R. B. BENNETT: C'est un préservatif.

M. DOHERTY: C'est en effet dans cette intention que ce projet de loi est déposé; nous voulons faire savoir que l'on ne peut pas impunément dire n'importe quoi dans une réclame; qu'il faut se tenir dans les limites de la vérité et qu'il ne faut pas donner à sa marchandise une valeur mensongère. Les annonceurs auront encore un champ assez vaste pour donner libre cours à leur imagination et pour chanter les louanges de ce qu'ils ont à offrir au public.

M. CARVELL: Puisque le ministre accepte l'amendement en principe, je ne vois pas beaucoup d'objection à la manière dont la loi sera appliquée; d'autant plus que la punition n'est pas très sévère. La plupart de ces poursuites seront entendues par un magistrat, et je ne vois pas pourquoi on ne s'en rapporterait pas à ce dernier du soin de décider s'il y a eu ou non fausses représentations. Sur ce point, j'aime autant la décision d'un magistrat de cours correctionnelle, que celle d'un jury. L'honorable député de Prince-Albert (M. McKay) croit que cette procédure peut nuire au droit d'appel, mais je crois que nous devons prendre pour principe de diminuer autant que possible le nombre des appels. Comme le disait le ministre, le but est surtout de prévenir les fausses réclames. Je considère que le bill est à peu près parfait.

[M. McKay.]

M. KNOWLES: J'ai une question à poser. Il arrive souvent qu'on annonce une vente pour cause d'incendie, sans qu'il y ait jamais eu d'incendie. On publie ces annonces uniquement pour attirer les acheteurs.

M. R. B. BENNETT: Il y a eu un incendie quelconque.

M. KNOWLES: Pas du tout; un homme ouvre un magasin avec un assortiment absolument neuf et il annonce une "vente pour cause d'incendie."

M. SEXSMITH: Cela se fait dans l'Ouest, pas dans l'Est.

M. KNOWLES: Cela ne prouve pas que les gens de l'Est sont plus honnête; ils sont seulement moins entreprenants. Ces réclames causent-elles du tort à quelqu'un? Les acheteurs se présentent et achètent de meilleures marchandises que s'il y avait eu réellement un incendie. Cependant, le marchand a fait de fausses représentations pour favoriser la vente, ce qui est défendu par le bill. La réclame n'est pas faite pour augmenter la valeur de la marchandise, mais pour aider à la vente. Bien que cette réclame ne cause de tort à personne, le bill en fait un acte criminel.

M. DOHERTY: Y a-t-il des gens qui préfèreraient avoir des marchandises provenant d'un incendie?

M. KNOWLES: Ils espèrent acheter à de meilleures conditions et se rendent à ce magasin. Le marchand agit ainsi pour augmenter ses ventes.

M. DOHERTY: Je ne croyais pas que cela pouvait exister.

M. R. B. BENNETT: Il est inutile d'accorder une prime au mensonge.

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

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX CHEMINS DE FER WESTERN DOMINION ET ALBERTA PACIFIC.

La Chambre se forme en comité général, sous la présidence de M. Blondin, pour étudier les articles du bill (n° 165), concernant la compagnie du chemin de fer Western Dominion et la compagnie du chemin de fer Alberta Pacific.

M. WARNOCK: A la dernière séance du comité des chemins de fer, j'ai donné avis que je demanderais des renseignements au sujet de l'état financier de cette compagnie et que je demanderais aussi si M. Edward Bath, de Londres, Angleterre, et M. William

Peter, de New-York, étaient intéressés dans l'entreprise.

L'hon. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer): On m'a montré, aujourd'hui même, un télégramme disant que le marché a été signé et que des arrangements ont été conclus avec des financiers d'Angleterre qui fourniront les capitaux nécessaires. Si je me rappelle bien, M. Bath n'a rien à faire avec l'entreprise, mais M. Peter y est intéressé.

M. WARNOCK: On avait annoncé que M. Bath était associé à M. Peter, le promoteur de l'entreprise. D'après les renseignements que possède le ministre, M. Bath n'est pas intéressé.

M. REID: Autant que je sache, M. Bath n'a aucun intérêt dans cette compagnie.

M. WARNOCK: Le ministre sait-il quand la compagnie se propose de commencer les travaux?

M. REID: Non.

M. WARNOCK: L'an dernier, on a annoncé, à deux ou trois reprises, que les travaux étaient concédés, mais l'agent de la compagnie a déclaré l'autre jour, devant le comité, que la compagnie était prête à demander des soumissions mais que les travaux n'étaient pas encore concédés. L'an dernier, le comité a été trompé.

M. REID: Toutes les probabilités sont que les travaux vont commencer presque immédiatement, vu que la compagnie a conclu des arrangements financiers et qu'elle a obtenu une subvention dont les délais expirent au mois d'août prochain. Il est à présumer que la compagnie va se mettre à l'œuvre immédiatement, pour ne pas perdre la subvention.

M. WARNOCK: On nous a répété si souvent que la compagnie avait conclu des arrangements financiers. Un certain nombre de colons établis le long du chemin de fer projeté, entre Calgary et la frontière internationale, m'ont demandé de m'opposer à la prolongation des délais accordés par cette charte, mais je ne suis pas opposé à la construction de la voie; nous voulons l'avoir et, maintenant que la compagnie a obtenu un nouveau délai d'un an, j'espère sincèrement qu'elle va commencer les travaux.

M. REID: Je suis informé que la compagnie est prête à commencer les travaux et je verrai à ce qu'elle se mette à l'œuvre sans retard. Je me mettrai en communication avec la compagnie et je lui demanderai de tenir les promesses faites dans le télégramme qui m'a été montré ce matin. Cela aura peut-être pour effet de hâter la construction.

M. OLIVER: Pour combien de milles de chemins les arrangements financiers sont-ils faits et quelle partie de la voie la compagnie se propose-t-elle de construire?

M. REID: Le télégramme ne donne aucun détail; il y est dit simplement: Nous avons fait des arrangements financiers pour la construction de la voie.

M. WARNOCK: Je crois que la compagnie est tenue de commencer à construire les premiers cent milles, à l'extrémité sud. C'est pour cette partie de la voie que la subvention a été accordée l'an dernier.

M. REID: Il n'y a aucun doute que la compagnie commencera les travaux sur la partie subventionnée de la voie.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL DE LA COMPAGNIE W. C. EDWARDS.

La Chambre se forme en comité pour étudier les articles du bill (n° 132), déposé par M. Fripp, concernant la compagnie W. C. Edwards.

M. BOYS: En l'absence du président du comité des bills privés, et à sa demande, j'ai été chargé d'expliquer la situation dans laquelle se trouve ce bill. Il a été longuement discuté devant le comité des bills privés. M. Pope, le secrétaire de la commission hydro-électrique, était présent, ainsi que le maire d'Ottawa, le sénateur Edwards et son avocat. Après de longs débats, certains amendements furent adoptés et le président fut chargé de les rédiger, de concert avec les intéressés. Plus tard, on s'est aperçu que les amendements n'exprimaient pas ce que le comité avait eu en vue. En tant que la province d'Ontario est concernée, la compagnie est tenue de se conformer à toutes les lois provinciales et à tous les règlements municipaux existant; l'intention du comité était de soumettre également la compagnie aux lois semblables existant dans les autres provinces. Mais on a constaté que les autres provinces n'avaient pas de lois de cette nature. Le comité commença par modifier le paragraphe 5a, en retranchant les mots "et subordonnément aux dispositions de l'article 247 de la loi des chemins de fer". Cet article exige le consentement du conseil municipal, au moyen d'un règlement. Ces mots ont été

rayés, parce que le comité considérait qu'il était suffisant de dire que la compagnie serait astreinte aux lois provinciales et aux règlements municipaux, mais comme je l'ai dit, dans certaines provinces, il n'existe pas de lois ou de règlements de cette nature. Par conséquent, la compagnie peut aller installer des poteaux et poser des fils, pour distribuer de l'énergie, de la lumière et de la chaleur dans n'importe quelle municipalité, en dehors d'Ontario, sans obtenir le consentement du conseil municipal et sans que les contribuables aient été consultés. Les promoteurs n'ont pas d'objection à ce que le bill soit renvoyé devant le comité pour être étudié de nouveau et je propose, appuyé par M. Fisher, que le comité fasse rapport de ses délibérations. Un peu plus tard, je proposerai qu'il soit renvoyé devant le comité des bills d'intérêt privé.

M. DEVLIN: Ceux qui se sont présentés devant le comité des bills d'intérêt privé, au nom de la compagnie W. C. Edwards, ont-ils reçu avis de cette motion de mon honorable ami et consentent-ils à ce qu'elle soit adoptée?

M. BOYS: Je suis informé par le secrétaire du comité des bills d'intérêt privé que M. Green, l'avocat qui représentait la compagnie, n'a aucune objection à ce que le bill soit renvoyé devant le comité.

M. OLIVER: Quel est l'objet du bill? J'ai été surpris d'entendre parler d'installer des fils.

M. BOYS: Voici ce qui en est: la compagnie W. C. Edwards qui a été constituée en 1892, principalement pour faire le commerce du bois, désire être autorisée à distribuer de l'électricité pour fournir de la lumière et de l'énergie. Comme cette industrie est étrangère à celle que la compagnie était d'abord autorisée à exploiter, le comité a cru qu'il était nécessaire d'étendre à la compagnie les dispositions insérées dans les lettres patentes et qui obligent toutes les compagnies ainsi autorisées à se conformer aux lois provinciales et aux règlements municipaux. C'est là où se trouve la difficulté et c'est pourquoi je crois nécessaire de renvoyer le bill devant le comité.

M. DEVLIN: J'assistais à la séance du comité quand ce bill a été étudié. D'après ce que je comprends, toute l'opposition faite au bill provenait de la commission hydro-électrique d'Ontario. La compagnie W. C. Edwards s'est efforcée de se conformer, autant que possible, aux conditions imposées par cette commission. Je crois que c'est une excellente institution, bien que je possède peu de renseignements sur la question. Mais il me semble qu'en matière d'industrie, le Parlement doit être en état d'accorder une charte, sans avoir à se soumettre aux lois provinciales. Je tiens à faire connaître l'attitude que je prends sur cette question. Je ne veux pas m'opposer à la motion de mon honorable ami, mais je ne crois pas que le Parlement doive être assujetti aux règlements de la commission hydro-électrique d'Ontario. Ce serait créer un mauvais précédent.

M. BURNHAM: J'ai aussi pris un vif intérêt à cette question, lorsqu'elle a été débattue devant le comité, et je dois dire qu'elle est de la plus haute importance pour la province d'Ontario au nom de laquelle je n'ai pas la prétention de parler en ce moment. Je parle pour la circonscription électorale que je représente. Dès que le bill vint devant le comité, la commission en fut avertie; elle se fit immédiatement représenter et elle s'opposa résolument à la nature générale des dispositions de ce bill. S'il y a possibilité qu'une loi votée par ce Parlement vienne en conflit avec les intérêts de la population d'Ontario, il est de notre devoir d'éviter ce conflit, autant que possible. C'est une question très importante pour la province et surtout pour la région que j'habite. Notre premier soin doit être de protéger l'intérêt public. Or, il est menacé par ce bill. Les objections présentées par la commission hydro-électrique furent acceptées et la compagnie Edwards consentit aux amendements proposés, mais malgré cela, la situation est encore plus ou moins douteuse.

Quant à ce que vient de dire l'honorable député de Wright (M. Devlin), je ne sais pas dans quel sens la question peut être réglée. Il faut tenir compte des relations interprovinciales et aussi des relations entre les provinces et le pouvoir fédéral, mais je répète que s'il y a un danger qu'une loi votée par ce Parlement vienne en conflit avec les intérêts de la populatoin d'Ontario, il est de notre devoir d'écarter ce danger, autant que possible.

M. BOYS: Un mot en réponse à l'honorable député de Wright (M. Devlin).

M. DEVLIN: Je ne m'oppose pas à la motion.

M. BOYS: Je crois que mon honorable ami ne saisit pas bien la situation, telle qu'elle existe. Par suite de l'état de choses existant dans la province de Québec, cette compagnie ne serait pas même obligée d'obtenir le consentement d'un conseil munici-

pal ou de faire voter un règlement, et je suis certain que ce n'est pas ce que veut mon honorable ami. La clause restrictive du paragraphe 5a a été complètement éliminée et le bill est maintenant ainsi conçu:

Mais rien, dans le présent paragraphe, n'autorise la compagnie à construire ou à mettre en service, soit sur une voie publique ou un lieu public, soit le long ou en travers d'une voie publique ou d'un lieu public, des lignes de télégraphes ou de téléphone ou des lignes destinées à distribuer de l'électricité pour éclairage, chauffage ou force motrice, ou à disposer de l'excédent de force provenant des usines de la compagnie et dont elle n'a pas besoin dans son entreprise, sans avoir préalablement obtenu le consentement, exprimer par règlement, de la municipalité dont relève ladite voie publique ou ledit lieu public.

Je suis certain que mon honorable ami ne veut pas que cette compagnie ou toute autre soit autorisée à s'emparer de la voie publique, dans une municipalité, sans avoir obtenu le consentement du conseil. On avait cru que l'insertion de la formule contenue dans la disposition générale des lettres patentes, protègerait non seulement Ontario, mais aussi les autres provinces; mais vu qu'il n'existe actuellement ni lois ni règlements dans les autres provinces, il se trouve qu'elles ne sont pas protégées et c'est uniquement pour sauvegarder leurs intérêts que je demande que le bill soit renvoyé devant le comité, pour y être étudié de nouveau.

M. OLIVER: Est-il d'habitude d'accorder des privilèges à une compagnie industrielle, sans tenir compte du champ d'exploitation projeté de cette compagnie? J'ai toujours cru que le statut qui accordait la constitution civile à une compagnie de cette nature faisait toujours mention de ce détail important. Si les efforts de cette compagnie se limitent aux provinces d'Ontario et de Québec, il ne peut être question de la protection des droits des municipalités des autres provinces; par contre, si cette compagnie peut poursuivre son travail par tout le Canada, il convient de protéger de toute façon les droits des municipalités des autres provinces et de sauvegarder les privilèges des autorités provinciales pour les municipalités nombreuses des provinces de l'Ouest dont les droits peuvent être lésés.

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

Sur proposition de M. Boys, le bill (n° 132) relatif à la compagnie W. C. Edwards, à responsabilité limitée, est rayé du Feuilleton et renvoyé à l'étude plus complète du comité permanent des bills d'intérêt privé.

DISCUSSION DU BILL DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER TORONTO, NIAGARA AND WESTERN.

La Chambre se forme en comité pour discuter le bill (n° 59) déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer Toronto, Niagara and Western.

Présidence de M. Blondin.

Sur l'article 3 (délai).

M. CARROLL: Le président du comité des chemins de fer a proposé une modification de cet article, et on a remis l'étude de cet amendement pour permettre à l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonald) d'être présent, lorsque le comité étudierait la modification proposée. L'honorable représentant de Wellington-sud (M. Guthrie) combat ce bill, mais vu qu'il ne peut être ici, ce soir, je demande que l'on remette à plus tard l'étude de ce projet de loi.

M. MACDONELL: Bien que je ne sois pas autorisé de parler au nom de l'honorable député de Wellington-sud, je puis dire qu'il m'a déclaré, à deux reprises différentes, mardi et aujourd'hui même, qu'il ne désirait aucunement prendre plus longtemps part à la discussion.

M. CARROLL: Il ne m'a pas parlé de cela aujourd'hui. Ce projet de loi implique un principe très important, et vu que nous sommes au vendredi soir et qu'à peine un tiers des membres du comité assiste à cette séance, je crois qu'on devrait laisser ce bill en suspens. Si un principe important n'avait pas été en jeu, le président du comité des chemins de fer n'aurait pas proposé cet amendement.

M. MACDONELL: Ce bill est venu trois fois devant le comité des chemins de fer et deux fois devant le comité des ordres permanents, et nul bill, au cours de cette session, n'a été discuté et étudié autant que celui-ci l'a été. Le comité des chemins de fer l'a adopté par un vote de vingt-cinq contre quatorze, et pas plus tard que ce soir même, le parrain de ce projet de loi m'a dit qu'il consentait volontiers à accepter le bill tel que modifié.

M. CARROLL: De ce que les parrains de ce projet de loi consentent à ce qu'on adopte ce bill tel que modifié, on ne doit pas conclure que cette mesure est bonne. Je n'insiste pas pour qu'on laisse ce bill en suspens, mais je crois qu'il convient de l'étudier plus à fond.

M. NESBITT: Je suis au nombre des vingt-cinq qui ont voté en faveur de ce bill, au comité, mais je n'avais pas vu alors l'article 7 qui dit que ce chemin de fer ne traversera une voie publique qu'au-dessus ou au-dessous de son niveau, et que s'il surgit une difficulté entre les ingénieurs de cette compagnie de chemin de fer et la ville intéressée, on devra soumettre l'affaire à l'étude de la commission des chemins de fer. Cette disposition oblige la commission des chemins de fer de faire passer la voie soit au-dessus, soit au-dessous du chemin public, et les commissaires ne peuvent exercer leur propre jugement dans des cas semblables.

M. CURRIE: La commission des chemins de fer a déjà décidé que cette voie ferrée doit passer au-dessus du chemin public.

M. NESBITT: Je ne m'adressais pas à l'honorable député qui, ainsi que nous le savons tous, est plus savant que les membres de la commission des chemins de fer ne peuvent se vanter de l'être; je faisais plus spécialement observer à l'honorable représentant de Toronto-sud que la commission des chemins de fer se contente d'ordonner que cette voie passe au-dessus ou au-dessous du chemin public, alors qu'à mon avis elle devrait régler cette question, suivant son jugement et sans restriction.

M. MACDONELL: Mon honorable ami a raison dans l'appréciation qu'il fait de ce bill, et l'on a débattu ce point à satiété, au comité des chemins de fer. On veut faire disparaître les passages à niveau qu'on trouve à Toronto. Cette ville donne quatre millions de dollars pour venir en aide aux chemins de fer qui élèvent ou qui abaissent leurs voies, et lorsqu'on aura terminé le travail qui se poursuit maintenant à Toronto à cette fin, les passages à niveau auront complètement disparu de cette ville. Ces chemins coûteront à la cité de Toronto, aux compagnies de chemins de fer et à la compagnie du terminus de Toronto, lorsqu'ils seront terminés, de douze à quinze millions de dollars.

M. NESBITT: Appliquera-t-on une partie de cette somme à des travaux se rattachant à ce chemin de fer s'il pénètre dans la ville?

M. MACDONELL: Je ne le crois pas, mais je ne puis rien affirmer, avant d'avoir étudié cette question plus à fond. L'idée c'est de faire disparaître les passages à niveau de la partie la plus commerciale de Toronto. Cette ligne passe au-dessus de vingt-quatre rues et la compagnie a acquis le droit de passage sur une distance de deux milles et demi. On veut forcer ce chemin de fer de passer au-dessus au au-dessous des grandes routes. Si les ingénieurs de la ville de Toronto et ceux de la campagne ne peuvent s'entendre sur la méthode à suivre, au sujet des passages à niveau, la commission des chemins de fer devra décider le problème.

M. NESBITT: Mon honorable ami de Toronto (M. Macdonell) est toujours juste et raisonnable, et je désire lui faire observer ce point.

M. MACDONELL: La meilleure preuve que je peux donner de la justice et de l'équité de ce projet, c'est de dire qu'il a été accepté par cette compagnie de chemin de fer.

M. OLIVER: Nous avons consenti à étudier ce bill avec l'entente qu'il ne prêtait pas à discussion, et l'on a constaté qu'il en était autrement; vu que ce projet de loi peut avoir son influence sur l'adoption des autres bills inscrits au Feuilleton, je crois que mon honorable ami (M. Macdonell) devrait en retarder l'examen jusqu'à lundi.

M. MACDONELL: Je croyais que la discussion engagée sur ce projet de loi était presque terminée.

M. CARVELL: Si je comprends bien, la commission des chemins de fer a déjà donné un ordre à propos de l'entrée de ce chemin de fer dans la ville de Toronto.

M. MACDONELL: Elle a donné un ordre dans le cas des premiers quatre milles et demi de cette voie ferrée après son entrée dans la ville de Toronto, mais ce n'est là que la moitié de la distance qu'elle parcourt dans cette ville. Elle pénètre par l'extrême ouest, à quelques cinq milles du centre de la ville; la compagnie a acquis un droit de passage et elle a fait approuver ses plans, pour deux milles et demi, par la commission des chemins de fer. Cela se passait en 1909 et la compagnie n'a rien fait depuis lors. Elle demandera certainement qu'on approuva encore ses plans, et l'on se contente de réclamer que l'on mette cette compagnie sur un pied d'égalité avec les autres chemins de fer qui ont, au cours de ces dernières années, obtenu des chartes leur permettant de pénétrer dans la ville de Toronto.

M. CARVELL: Je comprends qu'un des devoirs de la commission des chemins de fer est de s'occuper des passages de toute nature. Le 28 janvier 1910, à l'occasion de ce même chemin de fer, la commission des chemins de fer a donné l'ordre suivant:

Que si les voies du chemin de fer du Pacifique Canadien sont en aucun temps élevées, les

voies de la requérante devront également être élevées suivant ce qui en sera de la ligne où les droits de passage se trouvent voisins l'un de l'autre, suivant telles conditions que la commission peut arrêter; la requérante devra exécuter, à tels passages, les travaux de protection que l'ingénieur de la commission peut exiger, avant que la ligne soit ouverte au trafic, et si des travaux de protection sont recommandés, à un passage quelconque auquel toute autre ligne est intéressée, dans ce cas, la proportion du coût de telle protection est réservée.

L'article 7 du bill dit:

La compagnie peut construire sa voie ferrée à travers tel chemin public ou le long de toute servitude acquise pour travaux publics dans ladite cité, mais seulement au-dessus ou au-dessous de tel chemin public ou de telle servitude.

L'ordre de la commission des chemins de fer dit formellement que partout où l'on a forcé la compagnie du Pacifique-Canadien d'élever sa voie dans la ville de Toronto, cette compagnie doit également élever la sienne.

M. BRISTOL: L'honorable député sait-il qu'on oblige maintenant la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'élever ses voies à l'endroit dont l'honorable député parle?

M. CARVELL: La commission des chemins de fer n'a pas jugé à propos, jusqu'à présent, de forcer la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'agir en cette façon.

M. BRISTOL: Je crois que mon honorable ami est mal informé. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien élève ses voies.

M. CARVELL: Dans ce cas, ce chemin de fer sera forcé d'élever les siennes, en tant qu'elles cotoient la voie du Pacifique-Canadien. L'ordre va plus loin et dit:

La compagnie devra fournir cette protection à tels travaux que l'ingénieur en chef de la commission pourra désigner.

N'est-il pas plus à propos d'avoir pour juge l'ingénieur en chef de la commission des chemins de fer qui, je suppose, sera un juge non préjugé, que l'ingénieur de la ville de Toronto, qui peut avoir un intérêt personnel dans la question? Si nous adoptons un projet de loi qui constituera véritablement un appel des décisions de la commission des chemins de fer et qui annulera un de ses ordres, je suis porté à croire que cette commission sera inutile. On ne peut traiter la ville de Toronto avec plus de justice que ne le fait la commission des chemins de fer par son décret du 28 janvier 1910. La commission donne un ordre formel. Elle dit que partout où elle a forcé la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien d'élever ses voies, la compagnie dont il est question maintenant doit faire la même chose. Elle stipule que, aux endroits où il faut mieux protéger un passage, il incombe à l'ingénieur en chef de la commission de juger si cette protection est nécessaire ou inutile. J'estime que nous travaillons grandement à rendre cet ordre inefficace. Dans le cas qui nous occupe maintenant, je tiens compte du principe en jeu. Je comprends que cette compagnie de chemin de fer accepte que l'article 7 reste en suspens, mais cela ne fait pas disparaître mon opposition à cette disposition, parce qu'on devrait établir une distinction précise et bien définie quant au temps où nous devrions modifier les décisions des commissaires des chemins de fer. Je crois que c'est là une donnée qui sera posée à l'étude des honorables députés avant que ceux-ci adoptent l'article 7.

M. OLIVER: L'honorable député consentirait-il à ce que ce bill restât en suspens et à ce que nous prissions en considération les autres projets de loi?

M. MACDONELL: J'aimerais qu'on en finît avec ce bill; cependant, vu qu'on demande qu'il reste en suspens, je me rendrai certainement à cette proposition.

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

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA PRUDENTIAL LIFE OF CANADA.

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour délibérer le projet de loi déposé par M. Nickle et relatif à la Prudential Life of Canada.

Sur l'article 1er (constitution civile).

M. OLIVER: Quel est le but de ce projet de loi? S'agit-il d'accorder une constitution civile à une nouvelle compagnie ou de modifier la constitution d'une compagnie déjà constituée civilement?

M. NICKLE: Le but de ce projet de loi est d'accorder la constitution civile fédérale à une compagnie déjà constituée civilement, dans la province du Manitoba.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 7 (maintien des officiers et des règlements).

M. GUTHRIE: D'après des allégués faits, lorsque ce projet de loi a été étudié par le comité et plus particulièrement d'après les déclarations faites par le parrain de ce bill,

qui a dit qu'il n'assumait aucune responsabilité au sujet de la situation financière de la compagnie, et aussi d'après ce que publient les rapports des assurances, quant au Manitoba, je crois que le ministre des Finances devra s'enquérir des affaires de cette compagnie avec un soin plutôt prudent, avant d'accorder un permis quelconque, parce que les allégués faits et les états fournis indiquent que cette compagnie est sur le point de se dissoudre et d'entraîner un désastre financier et cela tout autant que peut l'être et le faire une compagnie quelconque de ce pays. J'ai reçu une ou deux lettres à ce propos.

M. NICKLE: Je n'ai pas la connaissance d'un comptable qui me permettrait d'exprimer un avis qui aurait quelque poids, mais quand je me suis chargé de ce bill, j'ai demandé qu'on me fournît une preuve quelconque de la solvabilité de cette compagnie. Les intéressés m'ont remis un télégramme de M. Miles M. Dawson, un comptable du gouvernement américain et dont les services avaient été retenus par la commission Armstrong, lors de l'enquête tenue par elle, et aussi par la commission du gouvernement canadien. Cette dépêche est ainsi conçue:

Je recommande fortement une charte fédérale. Votre compagnie a amplement de ressources pour faire face à toutes ses obligations et pour obtenir un excédent de rentes appréciable. Elle a élargi le cercle de ses opérations avec une moyenne de décès exceptionnellement peu élevés et des primes rémunératrices qui suffisent, aujourd'hui, à assurer son succès, grâce au maintien d'une administration prudente et entreprenante.

Je tiendrais pour faveur si, avant d'accorder une autorisation fédérale à cette compagnie, le ministère des Finances faisait l'enquête la plus rigoureuse à son propos. J'ai cru rendre simplement justice au comité en expliquant que je ne connais des finances de cette compagnie que ce que m'ont affirmé ses directeurs et le comptable dont j'ai parlé, quant à la solvabilité complète de cette compagnie.

M. W. T. WHITE: Je crois que la demande de l'honorable représentant de Wellington-sud (M. Guthrie) est tout à fait raisonnable, si je tiens compte des déclarations faites au comité des banques et du commerce, lors de l'étude de ce projet de loi. Je n'ai aucun renseignement sur l'état des finances de la compagnie, parce qu'elle ne possède pas encore de charte fédérale. C'est une compagnie constituée civilement par le gouvernement du Manitoba. Le comité a discuté longuement la question soulevée par mon honorable ami de Wellington-sud, et j'ai alors énoncé l'attitude que le ministère des Finances prendrait, avant d'accorder une autorisation à cette compagnie.

Je crois qu'il est simplement juste de dire qu'on n'a rien prouvé—du moins, à mon estime—contre ces personnes, au comité. Il y a eu des affirmations et des dénégations, mais le comité n'eut pas la preuve, fournie par des experts, qui lui aurait permis d'en arriver à une conclusion quelconque quant à la situation financière de cette compagnie. Nous avons donc le droit de supposer, tout d'abord, que cette position est satisfaisante. Pourtant et tenant compte des acccusations portées, hier matin, j'ai dicté une lettre adressée au surintendant des assurances et que je demanderai à consigner au hansard, parce qu'elle se rattache directement à la demande de l'honorable député de Wellington-sud au sujet de l'attitude que le ministère des Finances prendrait, avant d'accorder une autorisation à cette compagnie. Je n'ai pas compris que l'honorable député portât des accusations formelles au sujet de la responsabilité financière de la compagnie, mais j'ai cru qu'il voulait laisser entendre que, d'après certains renseignements qu'il avait reçus, cette situation financière nétait pas très forte. J'ai fait adresser, hier, cette lettre au surintendant des assurances:

Ottawa, 7 mai 1914.

Monsieur Fitzgerald,
Surintendant des assurances,
Ottawa.
Prudential Life of Canada.

Cher monsieur,—Le comité des banques et du commerce a adopté, ce matin, le bill relatif à cette compagnie. Vous n'êtes pas sans savoir qu'on a fait, au comité, certains allégués mettant en doute la position financière de la compagnie dont la nouvelle compagnie, la Prudential Life of Canada, acquérera l'actif et les affaires. On m'a demandé, en ma qualité de ministre, de dire ce qu'exigerait le département des assurances, avant qu'on accordât une autorisation à cette compagnie, et j'ai fait la réponse suivante à ce propos:

Re Prudential Life of Canada.

"Si le parlement du Canada constitue civilement cette compagnie, celle-ci aura deux ans pour obtenir son autorisation, de ce département. Avant de l'accorder, le département visitera le bureau principal de la compagnie et fera un examen complet et approfondi de ses affaires. Il fera une estimation complète de toutes ses obligations; il examinera son actif et il se convaincra si l'actif dépasse le passif, ne tenant aucun compte du capital-actions de toute nature, d'au moins $100,000, c'est-à-dire, si le capital réel représente en tout $100,000 au moins.

"De l'actif plus haut mentionné on devra exclure tous les billets des actionnaires soit pour capital soit pour prime sur le capital, ainsi que toute prime ou tout capital non payés ou qu'on est à percevoir, et toutes les balances dues par les agents et toutes les primes exigibles que le département jugera douteuses ou mauvaises.

L'échelle établie par ce département ne permet pas l'existence d'actifs de cette nature.

"Nous exigerons aussi qu'on fasse, entre les mains du ministre, un dépôt de $50,000 en garanties fédérales ou municipales ou en toutes autres obligations acceptables au bureau du Trésor, et qu'on remplisse toutes les autres obligations indiquées au statut relatif à l'assurance et à celui qui constitue civilement cette compagnie."

Veuillez voir à ce que, avant qu'une autorisation n'émane en faveur de la nouvelle compagnie, celle-ci remplisse à la lettre les obligations mentionnées et, à ce sujet, vu que cette affaire fait l'objet d'une discussion publique, je croirais opportun d'associer à vos propres fonctionnaires un calculateur haut coté dans sa profession. Veuillez informer de ma part le membre ou les membres de votre personnel à qui vous confierez l'examen mentionné de l'ordre que je vous donne, afin qu'on en tienne compte, soit durant votre absence ou durant la mienne, en vacances ou autrement.

Votre dévoué,

(Signé) : W. T. WHITE.

Je crois qu'il est simplement juste à l'endroit de cette compagnie de dire, ainsi que je l'ai déclaré déjà, qu'à mon avis on n'a rien prouvé contre elle devant le comité. Il va sans dire que ce dernier n'était pas en mesure d'ignorer l'état des finances de cette compagnie. Il ne pouvait se renseigner sur ce point sans l'aide d'experts, et je crois que la question a pris maintenant une tournure telle que celui qui traitera avec cette compagnie aura le droit de compter que le département des Assurances sur la vie verra à ce qu'on observe rigoureusement les conditions exigées, avant l'octroi d'une autorisation.

Au sujet d'une phrase de cette lettre, je crois qu'il est tout à fait inutile que le département des Assurances sur la vie retienne les services d'un expert, parce que j'ai la plus grande confiance dans le personnel de ce département; mais comme la question avait donné lieu à un débat aussi prolongé, à ce comité, j'ai cru qu'on la mettrait au-dessus de tout malentendu, si l'on adoptait la ligne de conduite que je recommande.

M. GUTHRIE: Cela est parfaitement satisfaisant.

M. NESBITT: Je suis très heureux, parce que, lorsque j'ai appuyé le bill devant le comité, j'ai proposé en amendement que cette compagnie possédât $100,000 comme excédent de tout son passif. Le comité rejeta cet amendement pour certaines raisons; je dois donc féliciter le ministre de la précaution qu'il a prise, et je suis parfaitement convaincu qu'il agira dans l'intérêt public, à ce point de vue.

M. SINCLAIR: Je ne crois pas que la Chambre doive compter entièrement sur une lettre que le ministre des Finances a écrite à son département. Cela me semble n'être qu'une affaire de régie interne entre le ministre et ses fonctionnaires et à laquelle nous n'avons rien à voir. Nous devons faire face à nos propres responsabilités et, à mon sens, la question se rapportait à l'interprétation de l'article 10 de ce projet de loi. Cet article stipule qu'une nouvelle compagnie ne commencera ses opérations que lorsqu'au moins $100,000 de son capitaltions auront été acquittés.

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

BILLS PRIVES.

ETUDE EN COMITE ET TROISIEME LECTURE.

Bill n° 164 concernant la compagnie du chemin de fer Berlin, Waterloo, Wellesley and lake Huron et changeant son nom en celui de la compagnie du chemin de fer de la Grande-Rivière, déposé par M. Weichel.

Bill (n° 155), pour faire droit à Bertha Hétu, déposé par M. Oliver.

Bill (n° 157), pour faire droit à Elizabeth Chaussé, déposé par M. Schaffner.

Bill (n° 158), pour faire droit à Béatrice Mae Stinson Fotheringham, déposé par M. McCraney.

Bill (n° 159), pour faire droit à Eva Jane Bateman, déposé par M. Douglas.

Bill (n° 160), pour faire droit à Florence Relf, déposé par M. Douglas.

LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER "TORONTO TERMINALS."

M. MACDONELL: Avec la permission de la Chambre et si l'heure n'est pas trop avancée, j'aimerais mentionner le dernier paragraphe de la liste des bills privés, celui qui se rapport au bill (n° 172) concernant la compagnie du chemin de fer "Toronto Terminals."

M. l'ORATEUR: Le temps consacré à l'étude des bills privés est expiré.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX FAUSSES ANNONCES.

La Chambre reprend l'étude en comité général du bill (n° 179), déposé par M. Doherty, modifiant le Code criminel.

Présidence de M. Blondin.

M. McKENZIE: Je ferai observer à l'honorable ministre que l'offense mentionnée à l'article 404 est tellement liée à celle stipulée à ce projet de loi qu'il ne devrait y avoir de

différence ni dans la procédure ni dans la punition.

M. CURRIE: Adopté.

M. McKENZIE: L'honorable député peut connaître quelque chose de la fabrication des clous, mais je suis porté à croire qu'il devrait laisser la préparation des lois à ceux qui sont un peu renseignés sur ce point, à cause de la profession qu'ils exercent. L'article 405 du code stipule la procédure et la punition, dans le cas d'une offense définie par l'article 404. D'après la nouvelle loi, il y aurait la même procédure et la même punition.

M. DOHERTY: Avant la suspension de la séance, à six heures, j'ai signalé la différence que je vois entre les deux offenses. L'article 405 se rapporte à l'offense qui consiste à obtenir de l'argent au moyen de fausses représentations. L'article 404 ne fait que définir ce qui est une fausse représentation. L'offense prévue par l'article 405 est commise lorsqu'une personne obtient, au moyen de fausses représentations, de l'argent, des marchandises ou toute autre valeur. L'offense dont je parle, en ce moment, ne va pas plus loin que la tentative de la commettre. Celle prévue par ce projet de loi est commise, lorsqu'une personne fait de fausses annonces dans le but de promouvoir la vente ou la disposition d'un article. Donc, d'après ce bill, un homme peut être coupable alors même qu'il ne réussît pas à retirer le moindre avantage de son annonce. Il me semble que la différence entre l'offense prévue par ce bill et celle mentionnée à l'article 405 du Code est claire. Dans un cas, quelqu'un doit réellement retirer quelque bénéfice de sa fausse représentation. Mais dans le cas prévu dans ce bill un homme est coupable, même s'il ne réussit jamais à retirer le moindre bénéfice de son acte.

M. BURNHAM: L'honorable ministre me permettra-t-il de lui demander s'il n'est pas vrai que le Code criminel et les lois relatives aux faits délictueux se rapportent aux détails de la morale? C'est-à-dire, n'est-il pas possible et opportun d'établir, d'une façon générale, une déclaration statutaire venant à l'appui de la loi morale que nous comprenons tous, ou que nous sommes supposés comprendre, et déclarant que celui qui se rendra coupable d'une infraction au droit commun sera passible, disons, d'un emprisonnement d'au moins dix jours et de pas plus de six mois? Cela étant prévu,

le magistrat ou tout autre fonctionnaire de la justice devant lequel l'accusé est conduit peut dire: Je ne puis trouver dans le Code rien qui s'applique à votre cas, mais vous avez commis une fraude ou un délit contre le droit commun et, en conséquence, je vous condamne à dix jours de détention. Faisant passer cette idée au détail, on peut classer les crimes sous les nos 1, 2, 3 ou 4, et l'on peut décréter les peines appropriées à chaque classe, tel que le Code criminel le fait, mais chose étrange à dire, bien qu'à notre époque on remonte aux premiers principes, même lorsqu'il s'agit de définir une question naturelle, nous n'avons pas encore compris la nécessité d'énoncer les premiers principes de la loi, autant que je sache du moins. La loi nationale, le droit international, le code municipal et le reste spécifient tous certaines choses.

De même, je le répète, le Code criminel ne contient aucune disposition pénale à l'égard des contraventions à la loi morale. Je demanderai donc au ministre s'il ne considère pas qu'il serait possible et même à propos d'insérer dans la loi une disposition pénale d'application facultative dans les cas qui, à l'heure qu'il est, ne sont pas prévus par le code. Bien souvent, il se commet des actions coupables qui échappent aux dispositions pénales de la loi; on voit alors de savants avocats se creuser la tête, s'enfoncer dans les recueils de lois et consulter les auteurs; c'est peine inutile, parce qu'il n'a pas été posé de principe général et que le Code criminel ne rend pas de telles actions passibles de peine.

M. DOHERTY: Ce que l'honorable député dit là demande beaucoup de réflexion. Ce qui me frappe au premier abord, c'est la difficulté à laquelle on se heurterait dans la pratique; chaque juge, en effet, aurait à déterminer ce qu'est la loi morale et ce qui en constitue une infraction. Les avis des magistrats seraient, je le crains bien, fort partagés sur ce que la loi morale exige en particulier. De deux personnes ayant commis la même action, l'une pourrait être condamnée par un juge pour contravention à la loi morale, tandis que l'autre, ayant l'avantage de comparaître devant un autre juge, serait acquittée. Il serait donc dangereux de suivre l'avis que donne l'honorable député.

Il est néanmoins certain que cet avis appelle beaucoup de réflexion, et lorsque viendra le temps de refondre le Code criminel —ce qui ne tardera peut-être pas longtemps —nous ne manquerons pas d'accorder aux

observations de mon honorable ami toute l'attention qu'elles méritent.

(Le bill est rapporté, lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES INDIENS.

La Chambre **passe à l'examen** en comité général, sous la présidence de M. Blondin, des articles du bill (n° 114), déposé par M. Roche, portant modification de la loi des Indiens.

Sur l'article 1er (pouvoir d'établir des écoles industrielles, etc.).

M. CARVELL: Il me semble que cet article devrait donner lieu à un amendement. Il y a une semaine ou un peu plus, je recevais une lettre du ministre de l'Intérieur portant le texte de la modification qu'il se proposait de faire; cette lettre, je ne l'ai pas par devers moi en ce moment.

M. BORDEN: Nous réserverons l'article. Le ministre est occupé ce matin et je ne suis pas très au fait des dispositions du bill. Je n'entends pas insister sur l'adoption des articles susceptibles de provoquer de la discussion.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 2 (prise de terrain pour écoles).

M. OLIVER: Je n'ai aucun désir de retarder l'adoption du bill, mais je trouve vraiment futile ce prétexte que l'on se donne pour violer ce qui devrait être considéré comme le droit sacré de l'Indien à sa réserve. S'il y a des raisons qui militent en faveur de cet amendement, il y en a de beaucoup plus fortes qui militent contre. Aux termes de cet article, on peut prendre possession par voie d'expropriation du terrain appartenant à un Indien pour le faire servir à des objets scolaires. Certes, il est fort à désirer qu'il y ait des écoles en certains endroits, mais d'un autre côté, il importe fort de ne pas porter atteinte au droit de l'Indien à l'égard de son terrain.

M. BORDEN: L'honorable député a-t-il fait part de ses objections au ministre?

M. OLIVER: Non; c'est la première fois que cet article vient en discussion.

M. BORDEN: Que l'honorable député énonce ses raisons de façon aussi complète qu'il le désire: nous renverrons ensuite à plus tard l'examen de cet article.

M. OLIVER: Je ne demande pas que l'article soit réservé; je tiens seulement à dire ce que j'en pense.

M. BORDEN: Comme mon honorable ami croit avoir de fortes objections, j'aime mieux réserver l'article afin que le ministre puisse peser ces objections.

M. LEMIEUX: Je dois faire observer au premier ministre que lorsque ce projet de loi fut mis à l'étude pour la première fois, j'ai donné lecture d'une lettre par laquelle le chef de la tribu de Caughnawaga proteste énergiquement contre toute expropriation de cette réserve. Les indiens de Caughnawaga sont propriétaires de leur réserve depuis un temps immémorial; elle leur fut donnée par le gouverneur Frontenac, si je ne me trompe, sous le régime français. Ces Indiens considèrent qu'on ne devrait pas les menacer de déplacement. Ils se trouvent tout près de Montréal, et ce sont pour ainsi dire des blancs. En se reportant au compte rendu de la séance à laquelle le projet de loi fut déposé, le premier ministre retrouvera le texte de la protestation du chef de cette tribu.

M. BORDEN: Si je comprends bien, cette disposition a pour objet de fournir au ministère le moyen d'établir des écoles pour le plus grand bien des Indiens. Je suppose qu'il ne sera pas besoin, pour cela, de prendre beaucoup de terrain.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 4 (renonciation).

M. OLIVER: Cet article 4 porte sur un point dont le premier ministre ne saisit peut-être pas toute l'importance. On a beaucoup spéculé sur le scrip des métis; je ne sais si la spéculation se poursuit encore. Le métis a le droit d'émettre du scrip pour 480 acres de terre. Au prix que vaut le terrain, ce scrip représente une somme considérable, et l'on a vu se retirer des traités un très grand nombre d'Indiens qui faisaient partie des tribus et qui, ayant du sang de blanc dans les veines, sont réellement métis et, comme tels, obtiennent le scrip. Il devrait être compris qu'une grande partie des Indiens de l'Ouest ne sont pas de race pure; ils ont donc, en réalité, le droit d'être traités comme les métis, mais ils ont préféré être considérés comme des Indiens et comme membres des tribus, ce qu'ils sont d'ailleurs à tous égards, sauf qu'ils ne sont pas de race pure.

Mais le fait d'avoir un peu de sang de blanc dans les veines leur donne droit au scrip. Les spéculateurs en ont profité pour les déterminer à se séparer de la tribu et à se faire octroyer le scrip dont la vente

fut plus profitable aux spéculateurs qu'aux Indiens. Aux termes du présent amendement, la retraite du métis entraînera, si je ne me trompe, celle de sa femme. Quand un chef de famille se séparera de sa tribu et obtiendra du scrip, sa femme échappera par le fait même à la juridiction du Parlement et aura pour ainsi dire automatiquement droit au scrip, de sorte que le spéculateur pourra faire deux victimes au lieu d'une seule.

M. BORDEN: La femme du métis a-t-elle, comme son mari, droit au scrip?

M. OLIVER: A proprement parler, oui. A moins de n'être point de race pure, la femme n'aurait pas droit au scrip; mais il me semble qu'en décrétant que la retraite du mari entraîne forcément celle de la femme, on reconnaît pour ainsi dire à celle-ci le même droit qu'à son mari. Je ne dis pas que l'on ait tort et ne m'oppose pas à l'adoption de cet amendement; mais je fais voir au comité que la portée de cette disposition n'est peut-être pas celle que l'on voulait y donner. Il se peut qu'on ne décerne plus de scrip; dans ce cas, l'inconvénient que je vois n'existerait plus; si, au contraire, l'on accorde et doit continuer d'accorder le scrip, je considère que cette modification de la loi fera naître de graves inconvénients. Avant de faire adopter cet article, le ministre ferait peut-être bien d'examiner cet aspect de la question.

M. BORDEN: Il se peut que cet aspect particulier de la question ait échappé à l'attention. Autant que je puis m'en rendre compte, cet article est destiné à assurer à la femme de l'Indien qui se sépare de sa tribu le même statut que son mari.

M. OLIVER: Ce qui est très juste.

M. BORDEN: Fort juste—tout comme la femme acquiert le domicile ou le statut national de son mari. Le point que soulève l'honorable député, n'ayant peut-être pas été examiné, je propose que l'article soit réservé pour que le ministre puisse étudier le cas.

(L'article est réservé.)

(L'article 6 est réservé.)

Sur l'article 8 (ventes, etc., d'animaux vivants):

M. BORDEN: Mon honorable ami (M. Oliver) a-t-il examiné cet article?

M. OLIVER: La portée en est très vaste, mais je suppose que le ministre a dû en faire une étude approfondie. Il interdit à l'Indien la vente de ses animaux, L'inconvénient que j'y trouve, c'est que le Gouvernement semble pousser trop loin sa sollicitude pour les Indiens. Cette disposition ne permet pas à l'Indien de cultiver en soi le sens de la propriété, de la possession individuelle, qui est réellement indispensable à son progrès et à sa civilisation. C'est sur le sens de la propriété, en somme, que repose véritablement la civilisation. La propriété, l'égoïsme, choses inconnues à l'Indien dans sa condition normale, sont les bases réelles de la civilisation.

M. BORDEN: L'honorable député considère-t-il que cet article tend à tenir l'Indien à l'état de pupille?

M. OLIVER: Oui.

M. BORDEN: Dans ce cas, mieux vaut peut-être surseoir à l'adoption de l'article.

M. CARVELL: Cette disposition n'est-elle pas de nature à empêcher les Indiens des Provinces maritimes de vendre leur bétail sur pied sans le consentement de l'agent?

M. BORDEN: Elle n'est applicable qu'aux quatre provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise.

M. CARVELL: Il y est dit:

> Nul sauvage ou sauvage non soumis à un traité dans les provinces du Manitoba, de la Colombie-Anglaise, de la Saskatchewan ou de l'Alberta.

On pourrait prétendre qu'elle est applicable aux Indiens non soumis à un traité dans les quatre provinces et aux Indiens des diverses parties du Canada.

M. BORDEN: Je ne crois pas qu'on puisse y donner une telle signification.

M. CARVELL: Le point mérite d'être étudié. Je sais qu'il y a dans les Provinces maritimes des Indiens qui s'efforcent de vivre comme les gens civilisés et sont propriétaires. Il serait fort injuste de leur méconnaître le droit d'aliéner leurs biens.

M. BORDEN: Je ne crois pas que l'article ait le sens qui y attribue mon honorable ami; on pourrait cependant dissiper toute équivoque en faisant la transposition suivante:

> Dans les provinces du Manitoba, de la Colombie-Anglaise, de la Saskatchewan, ou de l'Alberta, nul sauvage, etc.—

M. CARVELL: C'est parfait.

M. OLIVER: Cette dispositions n'est applicable qu'aux seuls animaux vivants donnés aux Indiens en conformité de quelque

traité, et non à ce qui leur appartient individuellement.

M. BORDEN: Oui.

M. OLIVER: Cela vaut mieux; mais l'inconvénient que je vois n'en subsiste pas moins.

Sur l'article 9 (restriction des danses indiennes, etc.).

M. OLIVER: Le texte indique ostensiblement que l'on veut empêcher les Indiens de prendre part sans avoir été autorisés, à des spectacles, ce qui est très bien; mais si le ministère a l'intention de les empêcher de se réunir sur les diverses réserves pour célébrer leurs fêtes religieuses ou autres, il lui faudra insérer une disposition nouvelle dans la loi, car le présent article ne saurait être censé interdire de telles réunions. Les diverses bandes se rendent mutuellement visite pour prendre part à des cérémonies religieuses ou autres, mais il y a loin de ces réunions à se donner en spectacle au public moyennant rémunération.

Bien des gens, je le sais, trouvent mauvais que les Indiens célèbrent les fêtes et accomplissent les cérémonies particulières de chaque tribu; pour ma part, je considère qu'il serait injuste d'édicter une loi leur interdisant de célébrer ces fêtes traditionnelles auxquelles ils sont si profondément attachés.

M. CARVELL: Le citoyen de l'Est s'étonne que l'on ne permette pas aux Indiens aussi bien qu'aux blancs de gagner quelque argent en prenant part à des spectacles. Je serais bien aise que mon honorable collègue d'Edmonton (M. Oliver) nous fît connaître la raison d'être de cette restriction.

M. OLIVER: Le mérite de l'Indien réside dans le maintien de sa dignité. L'Indien qui se donne en spectacle pour de l'argent s'avilit et se démoralise beaucoup plus que ne ferait un blanc. Ou l'Indien est gentilhomme ou il est à peu près tout le contraire; tant qu'il garde sa dignité, il est gentilhomme, susceptible d'entendre raison et d'obéir à une heureuse influence; mais quand il vient à déroger, ce qu'il fait évidemment lorsqu'il se donne en spectacle, le Gouvernement ne peut plus guère exercer d'empire sur lui. Il y a des exceptions, cela va sans dire, mais quiconque connaît les Indiens de l'Ouest admettra que leur participation aux spectacles exerce sur eux une influence avilissante et démoralisatrice qui leur nuit autant qu'elle paralyse l'action du Gouvernement qui leur prodigue tous les soins qu'il peut.

Je sais que l'on pourrait se prévaloir d'une grande partie de ce que je viens d'alléguer pour soutenir qu'il ne faudrait pas permettre aux Indiens de se réunir pour célébrer les fêtes de la nation ou de la tribu; mais la célébration de ces fêtes, qui peut nous paraître grotesque, parce que nous n'y comprenons rien, a une signification à leurs yeux; elle ne leur fait rien perdre du respect de soi-même ni de leur dignité, et n'exerce sur eux aucune influence démoralisatrice.

M. CARVELL: Quelle différence y a-t-il entre leurs dances et le tango?

M. OLIVER: La différence qu'il y a entre l'Indien et le blanc, c'est que le premier est né gentilhomme.

M. BRADBURY: J'approuve ce que l'honorable député d'Edmonton a su si bien dire. Je suppose que cet article ne tend pas à empêcher les Indiens de célébrer des fêtes dans les limites de leurs réserves.

M. OLIVER: Ni d'aller d'une réserve à l'autre.

M. BRADBURY: Non plus. Cette disposition est destinée à les empêcher de prendre part à certains spectacles, en quoi elle est excellente; je la trouverais injuste si elle devait leur interdire la célébration de leurs fêtes nationales ou autres. Je ne crois pas que nous ayons le droit de les empêcher de suivre les traditions qui leur ont été léguées par leurs ancêtres. L'article me paraît sage en ce qu'il interdit à qui que ce soit d'engager des Indiens à prendre part à des spectacles.

Il y a bien longtemps, je me trouvais à Ottawa au moment de la déconfiture du directeur de spectacles et où les Indiens qu'il exhibait étaient laissés sans ressources sur le pavé d'une petite ville de l'Ontario. C'étaient de vielles connaissances à moi, ils purent se rendre jusqu'à Ottawa où le hasard me les fit rencontrer dans les couloirs de ce palais législatif; ils me firent part de leur triste condition. Je les conduisis auprès du grand chef, M. Dewdney, alors ministre de l'Intérieur, qui les prit sous ses soins et les renvoya à leur réserve.

C'est la répétition de pareille chose, je suppose, que le présent bill tend à prévenir. J'aime à croire que le législateur n'a pas l'intention d'empêcher les Indiens d'observer leurs antiques traditions et d'exercer leurs privilèges soit sur leurs propres réserves, soit sur d'autres.

M. KNOWLES: Les dispositions de ce bill semblent leur interdire d'aller sur d'au-

tres réserves. Ces gens ont besoin de distractions; on courrait le risque de les affoler littéralement si on allait jusqu'à leur interdire de visiter leurs frères et sœurs des autres réserves. Le ministère est sans doute au fait des spectacles qui se donnent à Banff; je sais pour les avoir vus qu'ils sont absolument irréprochables. Je suppose que c'est au directeur général des Affaires indiennes qu'il appartiendra d'autoriser les Indiens à se rendre sur d'autres réserves. Pour ma part, je considère que les Indiens devraient avoir le droit d'aller d'une réserve à l'autre.

Les danses indiennes valent beaucoup mieux que le turky trot et le tango que l'on permet de danser à Ottawa. A l'hôtel Russell, il suffit de payer le prix d'une tasse de thé pour être admis à voir des blancs exécuter de soi-disant danses modernes qui, à mon avis, sont loin de valoir celles des Indiens. Ne voulant froisser personne, je me garderai de médire de ceux qui se livrent à de pareilles danses. J'aimerais à voir maintenir et sauvegarder le droit des Indiens à l'égard de leurs danses innocentes, parce que je considère que, à tout prendre, elles valent bien le tango et le turky trot.

M. BORDEN: Il est bien entendu que ceux qui, dit-on, dansent le turky trot et le tango ne le font pas hors des limites de leur réserve.

M. KNOWLES : C'est précisément ce à quoi je pensais. On me dit qu'à certains soirs de la semaine—je ne sais lesquels, car je ne fréquente pas ce genre de spectacles —on voit à Ottawa des gens qui exécutent ces danses sous les yeux du public dans les restaurants.

M. BORDEN : Je considérais la ville d'Ottawa comme une réserve. Il est certain que le bill tend à interdire à tout Indien d'aller prendre part à une danse indienne en dehors des limites de sa propre réserve sans le consentement du directeur général des Affaires indiennes ou de son agent autorisé. Dans quelle mesure il y a lieu d'appliquer cette interdiction, c'est ce que je ne saurais dire, étant assez peu au fait des abus qu'il s'agit de réprimer à la faveur du présent article.

Outre les raisons alléguées par ceux qui ont déjà pris la parole sur ce sujet, la note qui vient à la suite de cet article indique que les préparatifs qu'occasionnent tout engagement pour les spectacles, courses et parades visés dans le projet de loi déran-

gent beaucoup les Indiens, qu'ils leur prennent plusieurs jours et même, parfois, des semaines entières, à des époques où ils devraient s'occuper des semailles ou de la moisson, et que l'on a systématiquement pris l'habitude d'exploiter les Indiens au profit de ceux qui font métier de tels spectacles. Voilà le principal des abus que cet article tend à réprimer.

Je ne sais jusqu'à quel point il convient de permettre aux Indiens d'aller prendre part à des danses cérémoniales en dehors des limites de leurs réserves respectives. Je n'ai pas d'opinion bien arrêtée à cet égard. Mieux vaudrait donc réserver l'article jusqu'à ce que le ministre puisse donner des explications plus complètes, vu que le sujet semble avoir eu son attention et celles de ses fonctionnaires. En tout cas, les membres du comité peuvent voir que rien n'empêchera les indiens de participer à ces fêtes dans les limites de leurs propres réserves, et qu'il sera facile d'obtenir le consentement du surintendant général des Affaires indiennes ou de son agent autorisé quand il s'agira d'y participer ailleurs. Voulant laisser au ministre le soin de dire si la portée de cette disposition est suffisante ou excessive, je propose que l'article soit réservé.

(L'article est réservé.)

Sur l'article 10 (version française de l'article 135 corrigée).

M. BORDEN: La version française semble accuser une lacune qu'il s'agit de combler.

(L'article est adopté.)

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

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE L'IRRIGATION.

Sur proposition du très honorable R. L. Borden (premier ministre), le bill (n° 138) portant modification de la loi de l'irrigation est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour en étudier les articles.

Présidence de M. Blondin.

M. BORDEN: N'étant pas très au fait des dispositions de ce bill, je me bornerai à en lire les articles et à les mettre à l'étude; ceux qui seront jugés de nature à provoquer de la discussion, nous les laisserons de côté jusqu'à ce que le ministre de l'Intérieur soit revenu à la Chambre; quant à ceux auxquels mes honorables amis de la gauche ne trouveront pas à redire—si toutefois il en est—on pourra les adopter.

M. OLIVER: Cette proposition me fait le plus grand plaisir, eu égard à l'absence de mon honorable collègue de Medicine-Hat (M. Buchanan), que ce projet de loi intéresse au plus haut point.

M. BORDEN: Mon honorable ami préférerait peut-être que le bill ne fût pas mis à l'étude?

M. OLIVER: Il n'y a pas de mal à y jeter un rapide coup d'œil et à adopter ceux des articles que nous ne jugerons pas de nature à provoquer un débat. Il y aura peut-être avantage à parcourir les diverses dispositions, pourvu que cela ne nous engage en rien à l'égard de ce qui ne nous paraîtra très clair.

M. BORDEN: Certes. Si nous adoptons certains articles sur lesquels il pourrait y avoir lieu de revenir plus tard, nous en reprendrons l'examen.

Sur l'article 5 (le ministre peut autoriser le détournement de l'eau).

M. OLIVER: Cet article ne me paraît pas conçu tel que je le voudrais. Sous le régime de la loi actuelle, lorsque est sollicitée l'autorisation de construire des ouvrages d'irrigation dans le but d'obtenir la permission d'utiliser l'eau, le postulant est tenu de remplir les conditions qui lui sont imposées par son contrat, de terminer les travaux qu'il s'est engagé à exécuter avant d'obtenir le permis qui l'autorisera à fournir l'eau qui a fait l'objet de sa demande. Mais les dispositions du présent article lui permettront de fournir l'eau avant d'avoir terminé ses travaux d'irrigation, c'est-à-dire avant d'avoir rempli les conditions du contrat qu'il a fait avec le Gouvernement et qui l'oblige à faire certaines dépenses.

Supposons que je sollicite le droit de prendre de l'eau et que je m'engage par contrat à construire certains ouvrages d'irrigation. Avant d'avoir à moitié terminé ces ouvrages, je puis me servir de l'eau et continuer de le faire lors même que je ne devrais jamais terminer les travaux que je me suis engagé à exécuter; autrement dit, je profite du contrat sans en avoir rempli les stipulations. La proposition ne me paraît pas pratique, et je doute qu'elle aboutisse à des résultats satisfaisants. Je suis bien sûr que si cet article est inséré dans le bill, c'est parce que le postulant peut difficilement, en certains cas, terminer ses travaux; qu'il est obligé d'en retarder l'achèvement quand les gens ont besoin d'eau, et que l'on s'est dit: Qu'est-ce que cela fait? nous avons exécuté assez de travaux pour qu'on nous permette d'utiliser une partie de l'eau; utilisons-en ce que nous pouvons: les travaux se termineront plus tard.

M. BORDEN: Les permis sont-ils accordés pour un temps déterminé?

M. OLIVER: Non; une fois accordés, ils sont irrévocables. Voilà pourquoi la loi actuelle n'autorise l'émission des permis qu'après l'achèvement des travaux. Il me semble que l'on s'écarte de ce principe, et je crains que l'on n'amène un état de choses qui ne contentera pas tous les intéressés.

M. BORDEN: Voici quel me paraît être l'objet de cet article: au cours de la construction, quand les travaux seraient en partie terminés, on pourrait juger qu'il y eût lieu, dans l'intérêt général, de faire servir l'eau à l'irrigation de certain territoire qui, autrement, serait peut-être obligé d'attendre bien longtemps l'achèvement des travaux. Toutefois, je me rends compte de la valeur de l'objection formulée par l'honorable député.

M. CARVELL: On pourrait peut-être permettre l'usage de l'eau pour un temps déterminé.

M. BORDEN: J'allais justement le proposer. On pourrait insérer quelques mots soumettant le permis à telle condition qui, de l'avis du ministre, serait dans l'intérêt public, et l'on pourrait aussi n'accorder le permis que pour un temps spécifié. En attendant, l'article doit rester en suspens et le ministre étudiera l'idée suggérée.

Sur l'article 6 (le ministre peut renoncer à l'avis public).

M. KNOWLES: Je ne désire nullement critiquer. Il est cependant assez difficile de comprendre sans explication la portée de quelques-uns de ces articles. Le ministre verra probablement le hansard et je me permettrai de dire ici qu'il serait bon qu'il donnât un résumé succinct de l'objet du bill à l'étude.

Lorsque nous sommes chez nous, les gens nous demandent souvent quels changements ont été apportés à ces lois. J'ai l'habitude de lire dans le hansard le discours du ministre lorsqu'il présente le bill. Certains points touchés ce soir ne me paraissent point absolument clairs. Si M. Drayton, le principal employé du bureau d'immigration, était ici ce soir, il pourrait probablement donner au ministre les renseignements demandés. Par exemple, que faut-il entendre par "fins municipales"? En outre, l'article 6 me paraît assez obscur. Je ne doute nullement qu'il ne soit très juste, mais il demande quelque étude et certaines expli-

cations. On semble donner ici au ministre, chaque fois qu'il le juge à propos et convenable, le droit de renoncer à la nécessité de donner avis public de la consignation du mémoire ou du mémoire et des plans. La note au bas de la page dit qu'il est nécessaire qu'il en soit ainsi dans des cas relativement de peu d'importance où l'eau est requise pour laver le gravier ou y couper de la glace. Cette disposition ne se trouve point cependant dans le texte du bill à l'étude . J'aimerais surtout à savoir ce que l'on pourrait dire sur les points que j'ai signalés. A Moosejaw, par exemple, la municipalité a eu à résoudre un problème assez sérieux. Il y a eu un an l'hiver dernier, une compagnie faisait couper de la glace dans un endroit où l'on a toujours eu l'habitude d'en couper, et tout à coup, le Pacifique-Canadien lui fit enjoindre de cesser. Il paraît que le Pacifique-Canadien détenait quelques anciens permis l'autorisant d'établir des barrages retenant l'eau pour des fins d'exploitation de sa ligne; et, non point pour la valeur de la glace qu'on en enlevait, mais pour d'autres raisons, voulant nuire à ces gens-là, il se servait du droit que lui conféraient ces permis pour les empêcher de continuer. Il aurait pu en résulter un très grand tort causé à la ville, et il se peut qu'elle en ait réellement souffert, car c'était former un monopole du commerce de la glace. On défendait de prendre de la glace sur un étang d'un mille de longueur. Le Gouvernement devrait avoir le pouvoir d'empêcher l'exercice arbitraire de droits possédés par le titulaire d'un permis. Je signale ce fait parce que, dans la note explicative, il est question de la récolte de la glace.

M. BORDEN: Je crois que l'honorable député a parfaitement raison de demander que le ministre donne une explication générale du bill, attendu que l'on a consenti à entendre la deuxième lecture sans l'explication ordinaire. Peut-être la lecture du paragraphe 1 de l'article 23 de la loi actuelle jettera-t-elle quelque lumière sur cet article du bill. Ce paragraphe est ainsi conçu:

Dans le cas de demandes d'eau pour les besoins domestiques ou d'irrigation, le ministre peut, s'il le juge à propos, dispenser du dépôt du plan prescrit par la présente loi, et peut n'exiger qu'un mémoire seulement des requérants.

On propose de modifier cet alinéa en supprimant le mot "irrigation" et de lui substituer le mot "autres"; de sorte que le dit paragraphe serait ainsi libellé:

[M. Knowles.]

Dans le cas de demandes d'eau pour les besoins domestiques ou autres, le ministre peut, s'il le juge à propos, dispenser du dépôt des plans prescrits par la présente loi, et peut n'exiger qu'un mémoire seulement des requérants.

Vient ensuite le paragraphe 2 qui n'est point modifié:

Le ministre peut ordonner que ce mémoire contienne tous les renseignements nécessaires pour qu'il puisse bien comprendre quels sont les droits sollicités.

Le bill contient aussi un troisième paragraphe. Il vaut mieux que cet article reste en suspens jusqu'à ce que le ministre soit ici.

(L'article reste en suspens.)

Sur l'article 7 (article 29A modifié).

M. OLIVER: Si la note au bas de la page est suffisamment explicite, il ne semble pas que l'on puisse s'objecter à l'adoption de cet article; mais, je suis d'avis qu'au libellé actuel, après avoir supprimé l'ancien article, on substitue un nouvel article rédigé de manière à en exprimer exactement toute la portée. Ce serait beaucoup plus simple, et je crois que cela vaut mieux à tous les points de vue.

M. BORDEN: En parlant ainsi, mon honorable ami demande l'application d'un principe que j'ai moi-même invoqué bien souvent. Je crois que, dans le plupart des cas, c'est le meilleur moyen d'opérer une modification.

M. OLIVER: Cela est vrai pour la public en général; je ne sais pas si cela vaut mieux pour les membres du barreau.

(L'article reste en suspens.)

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

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides, sous la présidence de M. Blondin.

Ministère de l'Agriculture.—Pour le développement de l'industrie du bétail, $400,000.

M. MARCIL: Le ministre me permettra d'attirer l'attention de la Chambre sur un article qui paraît ce soir dans "La Patrie". C'est le compte rendu d'une visite à un abattoir pour la viande de cheval dans le comté de Chambly. Je crois qu'il y en a deux et tous deux très florissants. On y envoie chaque jour de quatre à six chevaux dont une partie de la chair est mise en conserve et l'autre salée. On prétend que cette viande est expédiée en Suède. Il

y est dit aussi que le ministre a envoyé un inspecteur qui a visité ces abattoirs et a fait rapport aux autorités sanitaires de Montréal. Je désirerais savoir ce qu'il en est.

M. BURRELL: Je crains de ne pouvoir renseigner mon honorable ami sur ce point. Je ne sache point qu'un de mes inspecteurs aient été chargé de cette inspection, mais je vais m'en informer.

M. MARCIL: Les journaux font un tel vacarme à ce sujet que les gens de Montréal commencent à avoir peur. Je sais que le prix de la viande est élevé, mais ils ne sont point accoutumés à manger de la viande de cheval.

M. BURRELL: La loi ne nous autorise point à nous occuper de la viande de cheval.

M. OLIVER: Bien que la session soit fort avancée et qu'il nous reste beaucoup à faire, je suis sûr que si l'entreprise commerciale dont vient de parler mon honorable ami existe à Montréal, la Chambre consentira volontiers à consacrer le temps nécessaire à l'adoption d'une mesure législative autorisant le ministre de l'Agriculture à prendre les dispositions nécessaires dans l'intérêt public.

M. MARCIL: Il existe deux de ces abattoirs dans le comté de Chambly. On y achète pour 8 à 20 dollars des chevaux dont quelques-uns peuvent à peine se traîner jusqu'à l'abattoir pour y être abattus.

M. GAUVREAU: "La Patrie" en parle ce soir.

M. MARCIL: On prétend que cette viande est expédiée en Suède, mais rien ne nous assure qu'il en soit ainsi.

M. OLIVER: J'espère que le ministre admettra qu'il y a urgence.

L'hon. J. D. HAZEN: Lorsque, le 26 février dernier, les crédits du ministre de l'Agriculture furent soumis à la Chambre, il y eut quelque discussion sur l'opportunité d'acheter ou de ne pas acheter, pour y établir une station agronomique, une certaine propriété située dans le comté de Carleton. L'honorable député de Carleton fit quelques remarques qui critiquaient la conduite de deux messieurs de ce comté, et il émit l'opinion que la raison pour laquelle on n'avait point acquis cette propriété dans le comté de Carleton, c'est qu'il eût fallu donner un pot-de-vin à M. B. F. Smith. Je vais donner lecture de ce que dit alors mon honorable ami de Carleton:

Je tiens à rectifier une affirmation que j'ai faite avant la suspension de la séance; car, j'ai à cœur l'absolue exactitude du compte rendu. J'ai dit que M. Charles L. Smith avait offert au ministre 500 acres de terrain à Woodstock, terrain se prêtant admirablement aux besoins d'une station agronomique, et cela moyennant $20,000. J'ai fait erreur en cela. L'offre consignée au ministère est de $30,000. L'embarras, c'est qu'un autre personnage, le directeur de la poste de Woodstock, M. Norman W. Winslow, était l'intermédiaire; il jouait ici le rôle de commissaire en marchandises. M. Winslow, et à son dire, M. B. F. Smith, mon concurrent, voulaient recevoir un pot-de-vin de $10,000, et par conséquent, si le propriétaire tenait à vendre sa terre force lui fut bien d'en majorer le prix jusqu'à $30,000, afin de permettre aux politiciens de rapiner $10,000; et quant à lui, il ne toucherait que $20,000 pour son domaine. Voilà les faits.

Je n'ai point l'intention d'engager une discussion à ce sujet, mais M. Winslow et M. Smith que visaient les remarques de mon honorable ami m'ont demander de joindre à l'accusation portée contre eux leurs propres déclarations. Le 28 février, je recevais, de M. B. F. Smith, le télégramme suivant:

A l'hon. J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ont.

Au sujet de la discussion qui a eu lieu à la Chambre des communes, le 26 courant, telle que rapportée dans les Débats, concernant l'achat, dans le Nouveau-Brunswick, d'un terrain propre à l'établissement d'une station agronomique. Les lâches insinuations faites contre moi par F. B. Carvell sont absolument fausses, du commencement à la fin. Je désirerais que l'on fît une enquête.

B. F. Smith.

Plus tard, M. Smith m'écrivit une lettre personnelle datée du 4 mars, et, dans une lettre subséquente, datée du 6 mars, il me demandait de lire à la Chambre sa lettre du 4 mars, attendu qu'il n'avait rien à cacher. Cette lettre est ainsi rédigée:

A l'hon. J. D. Hazen,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur Hazen,—Relativement aux déclarations de M. Carvell parues dans le hansard, concernant l'achat de terre dans le Nouveau-Brunswick pour y établir une station agronomique, je déclare qu'en ce qui me touche ces déclarations sont fausses du commencement à la fin. Je ne vois pas pourquoi on lui permettrait de faire de tels allégués. Les dossiers du ministère de l'Agriculture prouveront que je n'ai jamais recommandé l'achat de la terre de Charles F. Smith et que je n'ai jamais écrit au ministère à ce sujet. Le fait est que je n'étais point d'avis que l'on achetât cette terre. Un jour, Norman Winslow me dit que Charles F. Smith retirerait sa candidature à la représentation provinciale si nous voulions acheter sa terre. Je répondis alors à Winslow que je ne lui donnerais pas dix centins pour se retirer de la lutte. Il me semble que vous devriez demander compte à Carvell, devant la Chambre, des accusations qu'il a portées. C'est le seul endroit où on le puisse faire efficacement. Il n'est

pas juste qu'il puisse ainsi attaquer lâchement qui que ce soit, à 1,000 milles de distance, en se retranchant derrière le privilège de la Chambre.

Si je ne me trompe, M. Winslow m'a dit qu'il vous écrit longuement à ce sujet.

Tout à vous,

B. F. Smith.

J'ai reçu aussi, de M. Winslow, une lettre et un télégramme. Le 27 février 1914, il me faisait tenir, de Montréal, le télégramme suivant:

A l'hon. J. D. Hazen,
Chambre des Communes,
Ottawa.

Télégramme concernant la terre de Charles Smith reçu. Carvell a été mal renseigné car il est absolument faux que Frank Smith et moi, ou l'un de nous, ayons voulu obtenir un pot-de-vin de dix mille dollars sur la vente d'une terre appartenant à Charles Smith, que le gouvernement aurait achetée pour y établir une station agronomique. Je n'ai jamais demandé ou écrit à Frank Smith de recommander au gouvernement d'acheter cette terre à vingt ou trente mille dollars, ou à quelque prix que ce soit. Je vous écrirai plus au long demain.

J. N. W. Winslow.

La lettre dont parle M. Winslow est datée faisait tenir, de Montréal, le télégramme suivant:

A l'honorable J. D. Hazen,
Ministre de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa.

Mon cher Hazen,—J'ai lu dans le hansard le rapport des allégués de M. Carvell relativement à la terre de C. L. Smith. Comme je vous l'ai télégraphié, il a été mal renseigné sur les faits. Au cours de la saison de 1912, on apprit que le Gouvernement se proposait d'établir une station agronomique au Nouveau-Brunswick. Plusieurs personnes de Woodstock et moi-même désirions vivement que ce fût dans le comté de Carleton, et nous pressâmes Frank Smith de faire valoir les droits de ce comté. En en parlant ensemble, il déclara être d'avis que l'on achetât cette terre dans le comté de Jacksonville et l'on mentionna plusieurs terres autour de celle que l'on appelait autrefois la terre de G. R. Ketchum, comprenant environ 700 acres et que, d'après notre évaluation, l'on pourrait acheter pour environ $30,000. Je parlai d'acheter une terre au sud de Woodstock, entre Woodstock et Bull's-Creek. Plus tard, au mois d'avril 1912, je crois, C. L. Smith me vint trouver et me demanda de faire tout mon possible auprès de Frank pour qu'il obtint que le gouvernement achetât sa terre. Je lui en demandai le prix qu'il fixa à $20,000 pour toute la terre, haute terre et vallon, d'une surface de 400 à 500 acres. Désireux d'en fixer le prix, je lui demandai de m'accorder une option. Il me dit qu'il ne le pouvait faire, attendu qu'il en avait déjà confié la vente à une certaine personne de la ville qui devait toucher une commission de 5 pour 100. Je lui demandai des détails et j'appris qu'il ne voulait point inclure dans cette vente une certaine partie connue sous le nom de terre de Henry Smith. Je lui dis que s'il en retirait $20,000 pour le tout, ce serait une bonne affaire, considérant le prix de vente des terres. Je convins cependant que la terre était bien située, à proximité de la ville; et que, comme les bâtiments étaient en excellent état et qu'il y avait environ 80 acres de vallon, elle valait réellement davantage; que, comme les terres augmentaient de valeur, avant longtemps, elle se vendrait sans doute beaucoup plus cher. De plus, je déclarai que comme sa terre comprenait le vallon sur le devant de la terre de George Upham et que, environ 50 acres en arrière de la même terre, que, dans mon opinion le gouvernement ne chercherait point à acheter dans les conditions actuelles, mais qu'il voudrait probablement acheter plus tard le reste de la terre Upham de manière à régulariser la forme de cette terre, il devrait alors sans doute la payer beaucoup plus cher que s'il l'achetait à présent. Il dit qu'Upham était disposé à vendre et je lui dis de me l'envoyer. Upham vint me voir un autre jour et déclara qu'il vendrait moyennant $7,000 ou $9,000, je ne me rappelle plus le chiffre exact. Je lui dis que je trouvais le prix élevé mais que j'y penserais.

Je ne lui demandais pas de me donner un droit d'option. Plus tard, je dis à Frank Smith que l'on pourrait acheter ces terres moyennant la somme de $30,000. J'en étais venu à cette conclusion qu'il faudrait donner un peu plus à C. L. Smith pour qu'il abandonnât la terre de Henry Smith, mais qu'Upham en rabattrait sur le prix demandé, de sorte que les deux propriétés ne coûteraient pas plus de $30,000; et comme cela formerait une superficie d'environ 700 acres, cette terre reviendrait à près de $42 l'acre, ce qui serait une bonne affaire pour le ministre et pour les vendeurs eux-mêmes. C. L. Smith me dit que s'il voulait vendre, c'était pour aller s'établir dans l'Alberta où ses fils se livrent à l'agriculture. J'ignore si Frank Smith écrivit au ministère, car je ne m'en occupai pas davantage. S'il a écrit et dit que le prix serait de $30,000, il voulait dire pour les deux terres réunies. Je vous adresse, ci-inclus, un croquis grossier qui vous permettra de juger de la nécessité d'acquérir les deux terres. J'estimais qu'Upham demandait un prix trop élevé et que la terre de Smith était une bonne affaire à $20,000; et qu'enfin, les deux terres réunies valaient bien $30,000. Je croyais alors et je crois encore que ce serait là un excellent emplacement pour le but que l'on se propose, attendu que ces deux terres contiennent des terres élevées et des vallons. Plus tard, alors que les libéraux cherchaient à mettre un candidat sur les rangs pour l'élection provinciale, au mois de juin 1912, je crois, C. L. Smith, dont on parlait comme l'un des candidats avec G. Upham et Andrew McCain, vint me voir, un jour ou deux après avoir rencontré McCain à Florenceville, et me demanda de parler au comité exécutif conservateur pour lui proposer que l'un de ses membres achetât sa terre pour la somme de $20,000. Il dit que si l'on voulait payer comptant une certaine somme, il pourrait prendre une hypothèque pour le reste jusqu'à ce qu'elle fût vendue.

Il ajouta que si on le lui achetait, il partirait aussitôt pour l'Ouest et cesserait d'être candidat; et que s'il se retirait, McCain ne continuerait pas, et que probablement le candidat conservateur n'aurait aucune opposition. Je lui répondis que je ne prenais aucune part à l'élection locale, mais que je parlerais à G. Balmain qui était alors le président de l'association conservatrice. Je lui en parlai effectivement, mais il me dit que l'association ne voulait point s'occuper de cela. Lorsque M. Grisdale et M. Hubbard vinrent à Woodstock, j'allai avec les autres les recevoir à leur arrivée,

mais après avoir été présenté à M. Grisdale, je ne m'occupai plus d'eux. Je crois que, accompagnés de quelques personnes, ils prirent deux automobiles dans l'après-midi, se firent conduire jusqu'à la terre de C. L. Smith et peut-être plus loin, aussi sur la route de Jacksonville, et qu'ils partirent par le train du soir. Je ne parlai à M. Grisdale d'aucune terre ni d'aucun prix en particulier, pour la bonne raison qu'à cette époque j'avais à peu près abandonné l'espoir de voir Carleton obtenir cet avantage. Landry avait dit à Frank Smith qui lui avait demandé de l'aider qu'il était en faveur de Fredericton comme étant le siège du gouvernement, etc., etc., et je savais moi-même que Hubbard tenait également pour Fredericton. Quand M. Burrell vint plus tard, je téléphonai à Frank Smith d'essayer de le faire venir à Woodstock. Le président de la chambre de commerce lui télégraphia de venir, mais il répondit qu'il n'en avait pas le temps. Pendant qu'il était à Fredericton, je crois qu'il prit des mesures pour acheter la ferme expérimentale située au-dessous de cette ville. Après cela, Woodstock dut renoncer à avoir une station agronomique.

Plus tard, en 1912, lorsque le chemin de fer de St. John à Québec fut près de traverser la terre de Smith, je conseillai à la compagnie d'acheter toute la ferme puisque Smith demandait un prix trop élevé pour le droit de passage. J'essayai d'obtenir une option de $20,000 pour sa terre toute entière, comme vous pouvez le voir par la copie ci-incluse d'une lette que je lui écrivis alors. Il voulait encore réserver la terre de Henri Smith et qu'on lui payât la somme qu'il demandait pour le droit de passage, somme que je voulais précisément épargner à la compagnie. Je n'obtins point l'option et ce fut tout.

Plus tard, les arbitres lui accordèrent $1,800 pour environ 3 acres ½, pour droit de passage; et, deux mois après, il vendit environ 10 acres de la lisière nord de son vallon à la société d'agriculture, soit près de $200 l'acre, ce qui est environ le double de sa valeur. L'automne dernier, il fut élu président à une réunion très peu nombreuse de la société, et de concert avec quelques autres, il s'arrangea de manière à céder ce terrain à la société à ce prix.

Tout à vous,

J. N. W. WINSLOW.

A cela était jointe une lettre contenant un croquis des différentes terres. Voici tout simplement pourquoi je lis cette correspondance: l'accusation portée contre M. Smith et M. Winslow est fort grave, et ils ne sont point ici pour pouvoir se défendre eux-mêmes. Je ne connais absolument rien de cette transaction en dehors de ce que contiennent ces lettres; et c'est un acte de simple justice envers ces messieurs que de lire ces lettres, afin que leur protestation apparaisse au hansard en regard des accusations portées contre eux par l'honorable député de Carleton.

M. CARVELL: Je crains que le monsieur dont vient de parler mon honorable ami, M. Winslow, ne se soit occupé de bien des petites transactions territoriales autour de Woodstock depuis qu'il y est devenu directeur de la poste. . .

M. MACDONALD: Est-il directeur de la poste de Woodstock?

M. CARVELL: Oui, il l'est actuellement.

M. MACDONALD: Qu'en dit le directeur général des Postes?

M. CARVELL: Peu importe au directeur général des Postes, pourvu que ce soit d'un conservateur qu'il s'agisse. M. Winslow a déclaré qu'il agissait dans l'intérêt de M. B. F. Smith. Je ne parle point actuellement de ce que peut avoir dit M. B. F. Smith. Mais mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries a eu l'amabilité de me dire qu'il avait reçu de M. Smith et de M. Winslow des lettres qu'il désirait lire à la Chambre, et, sans m'en donner copie, il me dit que la différence entre $20,000 et $30,000 comprenait, d'une manière ou d'une autre, la terre Upham. Sachant que la question devait être soulevée un de ces jours, j'ai télégraphié à M. Smith le résultat général, et j'en ai reçu la lettre suivante que je me propose de faire insérer au hansard. Heureusement, j'ai quelque chose de plus qui, je l'espère, convaincra le ministre que ses amis du Nouveau-Brunswick se sont fort empêtrés dans cette transaction de terrain. Je vais d'abord lire la lettre.

M. McKENZIE: De quel M. Smith s'agit-il ici ?

M. CARVELL: Il s'agit de M. M. C. L. Smith, le propriétaire de la terre en question:

Woodstock (N.-B.), le 9 mars 1914.

M. F. B. Carvell, député,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Cher Frank,—Je réponds à ta demande concernant la vente de ma propriété pour une station agronomique.

M. Holyoke, agent d'immeuble, de la ville de Woodstock, me dit qu'il voulait ma terre pour en faire une station agronomique, vu que le gouvernement allait établir une de ces stations au Nouveau-Brunswick. Je lui fixai un prix de $20,000 pour ma terre, y compris le vallon de Upham.

J'espère que vous voudrez bien vous rappeler que le vallon Upham et la terre Upham sont deux choses absolument différentes. La terre de Upham était à l'origine une des plus vieilles concessions sur la rivière Saint-Jean, et au sud se trouvait la terre de Smith ou la concession Smith. Il y a quelques années le vallon Upham, qui occupe environ 100 acres sur le devant de

la tere Upham fut vendu à M. C. L. Smith, qui se trouva posséder non seulement la terre de Smith, qui appartenait à la famille depuis 125 ans, mais aussi le vallon sur le devant de la terre Upham.

Plus tard, M. Winslow, directeur de la poste de Woodstock, me fit appeler et me demanda la même chose. Je lui dis que M. Holyoke avait pris les devants. Il me répondit que M. Holyoke ne pouvait faire cette transaction, attendu que lui-même (M. Winslow) était sûr de l'appui de B. F. Smith.

C'est de M. B. F. Smith que dépend le patronage du comté.

M. Smith disposant du patronage du comté et étant d'accord avec M. Winslow, je dis à ce dernier d'aller de l'avant, que je voulais vendre ma terre, que j'en demandais $20,000, le vallon Upham compris, et que peu m'importait qui me le fit vendre. M. Winslow s'en occupa et l'on envoya ici M. Grisdale du ministère de l'Agriculture. M. Winslow m'annonça l'arrivée de M. Grisdale et me dit qu'il me fallait lui demander $30,000 pour la terre de 400 acres à $75 l'acre, y compris le vallon d'Upham.

Tout à vous,

(Signé) : C. L. Smith.

Jusqu'ici, nous avons tout simplement la parole d'un homme contre celle d'un autre homme. Je n'eusse point parlé comme je l'ai fait si je n'avais eu comme base que les on-dit ordinaires des voisins, mais je me suis toujours efforcé de baser sur des documents sérieux toutes les déclarations que j'ai faites dans cette Chambre. Je tiens les faits d'une source qui, je l'espère, convaincra le ministre de la Marine que j'avais raison de dire ce que j'ai dit.

Au cours de l'été de 1913, une compagnie de chemin de fer demanda une certaine partie de la terre de Smith pour y faire passer sa voie, et comme on ne put s'accorder sur le prix, il fallut recourir à l'arbitrage. J'étais l'avocat et l'aviseur légal de M. Smith. Celui-ci, naturellement, cherchait à faire valoir sa terre autant que possible, car, comme tout propriétaire foncier, il sentait le tort considérable que ce chemin de fer lui causait. Comme la valeur de la terre était en jeu, j'étais d'avis qu'il était important de signaler aux arbitres tout ce qui pouvait rehausser cette valeur à leurs yeux, et tous les dommages causés par le passage de cette voie ferrée. Cette terre était une terre d'élevage et le pâturage se trouvait ainsi au-delà de la voie. Voici le dossier de cette cause qui fut décidée d'après des témoignages assermentés. Avant que j'eusse la moindre idée de ce qu'allaient dire M. Winslow et M. B. F. Smith, M. C. L. Smith, le propriétaire de cette terre, donna son témoignage au sujet de la valeur de la propriété. Voici, à la page 29, une partie du témoignage de M. C. L. Smith:

Q. Selon vous, à quelle somme peut-on estimer le tort causé à la vente de votre terre par la construction de cette voie ferrée?—R. A $4,000. Je ne consentirais point pour cette somme à la construction de cette voie, si je devais continuer à exploiter cette terre.

Q. Vous a-t-on récemment offert un prix quelconque de votre terre?—R. Oui, ce printemps on m'a offert un certain prix par écrit, et un autre offre me fut faite au mois de juin dernier, je crois.

Q. Par qui?—R. Par M. Winslow, le directeur de la poste.

Q. Norman Winslow?—R. Oui.

Q. Pour combien?—R. $20,000.

Q. Pour toute votre terre?—R. Oui.

Le PRESIDENT: Avec ou sans la voie ferrée?—R. Les acheteurs auraient ce qu'ils pourraient obtenir pour le droit de passage.

M. CARVELL: Avez-vous reçu d'autres offres?—R Eh bien! au mois de juin dernier, certaines personnes avaient une option pour $30,000.

Q. Qui est cette personne?—R. M. Winslow, pour 400 acres à $75 l'acre. Il n'y eut rien de fait par écrit, mais il devait avoir la terre à ce prix.

Q. Et il est revenu cette année vous offrir $20,000?—R. Oui.

Q. Avez-vous accepté cette offre de $20,000?—R. Je lui dis d'abord que je n'avais pas compris qu'il voulait toute la terre, et quand je vis qu'il entendait acheter les 600 acres, je n'y voulus pas consentir.

Q. Combien d'acres pensiez-vous offrir en vente pour $30,000?—R. Le même nombre d'acres que l'année dernière.

Q. Combien?—R. 400 acres.

Voilà le témoignage assermenté de M. C. L. Smith dans un cas où il n'est nullement question d'un pot de vin de $10,000; et il dit qu'il offrit à M. Winslow de lui vendre 400 acres de terre pour $30,000.

M. HAZEN: Y a-t-il eu entente par écrit?

M. CARVELL: Non, il jure que ce fut une offre verbale. Mais le point qu'il s'agit ne noter, c'est qu'il jure qu'il offrit de vendre à M. Winslow 400 acres de sa terre, y compris le vallon Upham, pour la somme de $30,000. Mais il dit qu'il n'en devait recevoir que $20,000, M. Smith et M. Winslow devant recevoir le reste.

M. HAZEN: Où dit-il cela?

M. CARVELL: Il le dit dans la lettre.

M. HAZEN: Cette déclaration ne se trouve point dans son témoignage assermenté.

M. CARVELL: Ce témoignage contient la déclaration qu'il demanda $30,000 pour 400 acres, et que dans ces 400 acres était compris le vallon Upham. M. Winslow voyant l'embarras dans lequel il se trouve dit maintenant que cette offre de $30,000 comprenait la terre de George W. Upham, mais il n'a jamais été question de cette terre.

M. HAZEN: Comment le savez-vous?

M. CARVELL: Je le sais par la déposition sous serment de M. C. L. Smith. Je dirai plus que cela à mon honorable ami. Je lui dirai que Georges Upham serait insulté si quelqu'un allait lui offrir $9,000 ou $10,000 pour sa terre, il ne vendrait pas le reste de sa terre pour $15,000. Lorsque M. Winslow dit que la terre de Georges Upham était incluse, c'est une pure invention. M. Upham est mon client; il est allé aussi devant les tribunaux où j'étais son avocat et nous avons gagné, je suis heureux de le dire. Si Georges Upham a jamais eu des offres pour sa terre, je le saurais, car M. Upham n'a jamais eu d'affaire depuis les derniers dix ans dans laquelle il ne m'a pas consulté. Je sais personnellement que la terre de George Upham n'a jamais été mentionnée, et que l'on n'y a jamais songé avant le jour où le directeur de la poste s'est vu dans une posture peu agréable à Woodstock. Et c'est alors qu'il écrit cette lettre au ministre pour y mêler la terre de George Upham afin d'expliquer ce pot-de-vin de $10,000. Je ne veux pas discuter cette question plus longtemps en l'absence des intéressés, mais je crois avoir des preuves suffisantes—la déposition sous serment de M. C. L. Smith qui a été donnée longtemps avant que l'on songeât à cette affaire—pour montrer que l'offre de $3,000 que ce dernier a faite à M. Grisdale n'était que pour les 400 acres de sa propre terre, et qu'il n'a jamais été question de celle de George Upham. Je comprends la situation dans laquelle se trouve M. Winslow. Je sais que l'affaire a causé une certaine consternation dans Woodstock, parce qu'un grand nombre de gens, tant conservateurs que libéraux, croient que si ce n'eût été de cette tentative de pot-de-vin nous aurions notre ferme agricole à Woodstock au lieu de Fredericton. Naturellement, lorsque la chose a été connue, elle a soulevé beaucoup de critiques et ces messieurs, voyant dans quel pétrin ils s'étaient placés, essayèrent par l'entremise du ministre qui, je l'admets, ne connaissait rien de la chose, d'expliquer l'affaire, mais malheureusement nous avons les dépositions sous serment, devant un tribunal, données huit ou neuf mois avant que cette affaire soit arrivée, et qui contredisent toute l'histoire. Je me permettrai de donner à mon honorable ami (M. Hazen) le conseil d'être un peu prudent avant de lire des lettres ou télégrammes venant de ces deux personnes qu'il doit bien connaître, pour défendre une proposition qui, à première vue, semble pas mal risquée.

M. HAZEN: D'après ce qui vient d'être dit il paraît parfaitement clair que mon honorable ami (M. Carvell) n'a aucune accusation à porter contre M. Frank Smith dans cette affaire. Rien dans les documents devant la Chambre et le discours de mon honorable ami le 26 février ne prouve que M. Frank Smith, qui a été deux fois candidat dans le comté de Carleton, a été partie à une tentative d'obtenir un pot-de-vin de $10,000 sur la vente de sa terre. Le discours de mon honorable ami n'indique absolument aucune preuve; rien qui soit un commencement de preuve à l'appui d'une accusation de ce genre contre M. Frank Smith. Il n'y a rien dans la conduite de ce dernier qui démontre qu'il ait été lié à cette affaire d'une façon quelconque.

Au sujet de l'autre affaire, il semblerait, d'après ce qui s'est passé, d'après ce qui a été dit ici ce soir, que c'est une question de crédibilité entre M. Winslow et M. Smith.

M. CARVELL: Nous avons un témoignage sous serment.

M. HAZEN: Je connais très bien M. C. L. Smith, de même que M. Upham et M. Winslow. Connaissant M. Winslow comme je le connais, je dirai que je ne crois pas qu'il ferait délibérément un mensonge. Il y a plusieurs années que je le connais, et c'est l'opinion que j'ai de lui. Mon honorable ami dit qu'il a en sa faveur une déposition sous serment, mais cette déposition de M. Smith a été donnée au sujet d'une question toute différente de celle-ci, qui n'était pas encore en cause. La seule négation vient de mon honorable ami qui nous dit qu'il est l'avocat de M. Upham depuis nombre d'années, et que si jamais des offres de ce genre avaient été faites il le saurait.

M. CARVELL: M. Winslow dit-il dans sa lettre que M. Upham lui a offert sa terre pour huit ou neuf mille dollars.

M. HAZEN: C'est ce que j'ai compris.

M. CARVELL: C'est tout simplement absurde.

M. HAZEN: Mon honorable ami peut trouver cela absurde, mais je crois exposer les choses correctement.

M. CARVELL: Je prouverai que c'est absurde.

M. HAZEN: Mon honorable ami peut dire que c'est absurde; mais il n'était pas

là. Il ne sait pas; il dit tout simplement que cela n'a pu avoir lieu, parce qu'il est depuis un bon nombre d'années l'avocat de M. Upham, et conséquemment qu'il devrait savoir. Je ne crois pas que ce soit une conséquence logique. Il se peut très bien que, dans le cours d'une conversation, M. Upham ait fait l'offre de sa terre et que mon honorable ami ne le sache pas. A part cela, si nous devons en croire la déposition que M. C. L. Smith a donnée à cette époque-là au sujet de la valeur du droit de passage sur sa propriété, il aurait dit qu'il avait une offre pour cette propriété, mais que cette offre n'était pas par écrit. Dans ce cas-là ce ne serait pas réellement une offre. Elle n'aurait aucune valeur légale à moins d'être par écrit et signée par les deux parties. L'offre, si nous l'appelons une offre, est tout simplement verbale; nous avons la preuve qu'il y a eu une conversation entre M. Winslow et M. Smith au sujet de cette propriété, mais comme il n'y a jamais rien eu de mis par écrit ni aucun contrat signé, il me semble très probable qu'il y a eu maltendu entre ces deux personnes au sujet de cette offre, ou de l'étendue de la propriété dont il était question. Dans ces circonstances, il est possible que ces deux personnes disent chacune ce qu'elles croient sincèrement être la vérité. Nous savons tous que dans des conversations de ce genre, quand elles ne sont pas mises par écrit, combien d'erreurs il peut se glisser, quels malentendus peuvent avoir lieu. Ainsi que je l'ai dit précédemment, bien que je sois heureux d'apprendre, ce soir, que mon honorable ami exonère pour ainsi dire M. Frank Smith d'avoir été mêlé de quelque façon à cette affaire; et connaissant M. Winslow depuis que nous avons joué ensemble alors que nous étions enfants, je ne crois pas qu'il dirait une fausseté dans une affaire de ce genre.

M CARVELL: Je crois avoir dit au commencement que je n'avais aucune preuve que M. Frank Smith fût impliqué, à part ce que M. Winslow a dit à M. C. L. Smith. Je crois que mon honorable ami trouvera dans la déclaration que j'ai faite au mois de février que M. Winslow a dit que M. Frank Smith était impliqué dans l'affaire. Je n'ai pas dit moi-même qu'il l'était, c'est M. Winslow qui a dit cela, et si mon honorable ami est satisfait de cela, j'en suis heureux pour lui; mais je ne veux dire rien qui puisse faire tort à quelqu'un sans être en état de prouver tout ce que je dis.

Je ne puis pas être aussi charitable lorsque j'arrive à la part que M. Winslow a prise. Il est vrai que mon honorable ami dit que la seule preuve que nous avons ici sont des ouï-dire, et il essaie de se retraancher derrière une question de forme, que l'offre n'aurait pas été mise par écrit. Je ne prétends pas que l'offre était une offre légale; j'expose seulement les faits. M. Grisdale pourra renseigner le ministre, s'il le lui demande, et il lui dira que M. C. L. Smith a demandé $30,000 pour sa terre de 400 acres. M. Smith a juré qu'il accepterait $20,000. Comme mon honorable ami paraît avoir une haute opinion de M. Smith, et dit que cette offre de $30,000 incluait la terre de Upham, je ne crois pas que l'on puisse me blâmer si je fais part à la Chambre des renseignements professionnels que j'ai dans la matière. Moins d'une demi-heure après que l'on eût fait cette offre de $30,000 et du pot-de-vin de $10,000, M. Smith me consulta professionnellement à ce sujet. Je dis à M. C. L. Smith qu'il était bien fou de se mêler à une affaire de ce genre, parce qu'il y aura certainement un scandale, et que je croyais qu'il ferait mieux d'écrire à M. Grisdale une lettre dans laquelle il lui dirait qu'il acceptait $20,000 pour sa terre. Je voulais bien avoir une ferme expérimentale chez nous, mais pas de péculat. Si mon honorable ami désire une déclaration à ce sujet, je puis aisément l'obtenir de celui qui m'a fourni ce renseignement. Je sais que je dis la vérité lorsque j'affirme qu'il n'a jamais été question de la terre de M. Upham dans cette transaction. Tout ce que l'on peut dire à ce sujet est de pure invention.

M. HAZEN: Tout ce que je puis dire c'est que, connaissant M. Winslow comme je le connais, j'accepte sans aucune réserve sa version de l'affaire, tant qu'on ne m'aura pas prouvé le contraire.

M. CARVELL: Le connaissant de mon côté aussi bien que je le connais, je n'ai aucune confiance en lui.

M. HAZEN: Mon honorable ami [illegible] être plus confiance dans M. C. L. Smith.

M. BURRELL: Mon honorable ami ayant dit que le ministre avait en sa possession une offre de $30,000, sur laquelle $10,000 devaient aller en pot-de-vin, je veux déclarer que j'ai examiné toute l'affaire et que je n'ai vu aucune offre au sujet de la terre de Smith.

M. CARVELL: L'offre a été faite à M. Grisdale personnellement.

M. BURRELL: Je ne connais rien des conversations qui peuvent avoir eu lieu entre M. Grisdale et M. Smith. Mais les archives du département ne contiennent au-

cune offre quelconque. Au sujet de ce crédit, je dirai brièvement comment il est composé, afin que les honorables membres du comité soient renseignés. Nous nous proposons de dépenser $40,000, ainsi que nous l'avons fait dans le passé, pour les diverses expositions d'hiver dans les provinces; cela comprend les dépenses des juges à ces différentes expositions, ainsi qu'aux expositions d'animaux gras et d'étalons dans chaque province. Nous calculons que la conduite des expériences coûtera environ $21,000. Nous y avons un certain nombre d'employés; les bestiaux sont de races Holstein, Ayrshire, Jersey, Canadiennes et courtes cornes, et les expériences sont conduites par des inspecteurs. La division des moutons coûte environ $10,000, et celle des volailles environ $20,000. Je serais heureux de donner d'autres renseignements plus tard à ceux qui en demanderont. L'élevage des chevaux coûte environ $80,000 ou $90,000 par année. A ce sujet, je voudrais donner une explication au comité, parce que c'est une entreprise nouvelle.

Les honorables membres se rappelleront peut-être que l'on a critiqué beaucoup, l'année dernière, parce que le département donnait une prime de $250 par chaque étalon pur sang, et on a cru que c'était une injustice à l'égard des autres chevaux. Après avoir étudié la question, aussi bien qu'il m'a été possible avec les fonctionnaires de mon département, nous sommes venus à la conclusion que nous ferions mieux d'adopter un système différent cette année. Conséquemment, nous nous proposons d'adopter un plan à peu près semblable à celui d'Angleterre et d'Ecosse, que mes honorables amis connaissent probablement. Les conditions actuelles de l'élevage des chevaux dans le Canada nous permettent de penser que le temps est arrivé où les éleveurs de chaque municipalité ou district devraient se former davantage en associations pour se procurer de bons étalons. Il est généralement admis que l'on obtient des résultats meilleurs et plus rapides et plus durables par l'organisation entre les éleveurs. Dans le passé, un certain nombre d'éleveurs ont fait progresser grandement leur industrie par leur énergie et leur esprit d'entreprise, et ils méritent des remerciements pour les services magnifiques qu'ils ont rendus. Malheureusement, le nombre de ces personnes a été petit, et les bons effets n'ont pas été aussi nombreux ni aussi rapides que nous l'aurions désiré. Une aide judicieuse et systématique à l'élevage des chevaux peut être d'un grand secours à cette industrie et la stimuler. Excepté dans les endroits les plus favorisés, l'amélioration dans l'élevage a été retardée par l'absence de coopération entre les cultivateurs, ce qui leur aurait permis de se procurer de bons étalons. Dans la majorité des endroits les éleveurs qui voudraient améliorer la race de leurs chevaux sont obligés de se contenter des étalons qui sont dans leur localité. Plusieurs sont mal conformés et manquent de bonnes qualités, tandis que les meilleurs ne restent qu'une seule saison dans un endroit, soit parce qu'ils n'ont pas d'encouragement suffisant ou parce qu'ils ne donnent pas de poulains. Le fait aussi que l'on ne s'est pas tenu systématiquement à l'usage d'une seule race est une autre raison qui explique l'absence de progrès dans l'élevage des chevaux de première qualité.

Il faut admettre aussi que souvent il reste peu de bénéfice au propriétaire d'un cheval de valeur, après qu'il a payé son entretien, son assurance, l'intérêt sur le prix d'achat, et les frais de perception de ses services, principalement dans les districts où il a à subir la concurrence d'étalons de deuxième et troisième qualité, ou même n'en possédant aucune, les services sont obtenus à bas prix. Comme résultat, des étalons qui sont réellement de première qualité ne peuvent être gardés que dans les endroits où l'on donne à l'élevage des chevaux une attention sérieuse et intelligente. Pour toutes ces raisons nous nous proposons d'inaugurer une politique qui placera l'élevage de chevaux au Canada dans une situation comparable à celle que l'on a atteinte en Angleterre et dans d'autres pays européens. Nous espérons qu'en aidant aux associations d'éleveurs à se procurer les services de bons étalons à des prix raisonnables, on obtiendra de meilleurs résultats. Le paiement à ces organisations d'une partie des honoraires de service donnera, nous l'espérons, une stimulation constante à l'achat des meilleurs étalons que l'on pourra se procurer, et aidera en même temps au développement plus suivi dans cette importante industrie nationale. Avec cet objet en vue, nous nous proposons donc d'adopter un plan au moyen duquel des clubs ou associations de cultivateurs pourront être formés d'après certains règlements qui donneront un encouragement permanent. Le club devra garantir aux propriétaires d'étalons un certain nombre de juments, dont le service sera fait à un prix fixé d'avance. Naturellement, ces juments devront être en bonnes conditions et en bonne santé. D'après ces règlements le secrétaire de chaque association sera tenu d'envoyer une copie du contrat à la Live

Stock Branch, le prix minimum du service devant être fixé à $12, et tous les honoraires perçus par le club. Le département paiera à la fin de la saison 25 p. 100 des honorares à l'association, suivant le nombre de juments servies avec garantie, et un autre versement de 25 p. 100 sera payé par l'association au propriétaire de l'étalon sur la garantie qu'il donnera. De cette façon nous paierons virtuellement 25 p. 100 à toutes les associations auxquelles on laissera liberté d'action dans les limites que j'ai tracées. Ces règlements seront applicables à toutes races. Plusieurs personnes nous ont écrit, qui désirent savoir quel plan nouveau nous adopterons, si nous ne continuons pas celui de payer des primes.

M. WARNOCK: Le département a-t-il décidé d'abandonner la politique de primes?

M. BURRELL: Oui; nous la discontinuerons à l'égard d'une race spéciale, mais nous l'appliquerons à toutes. Nous croyons que cela aura un meilleur résultat, tant pour les pur sang que pour les autres races, et rendra plus justice à tous.

M. WARNOCK: Cela modifiera-t-il la politique nouvelle que le ministre de la Milice a annoncée au sujet des chevaux pour la milice.

M. BURRELL: Pas nécessairement. Parce que, si je comprends bien la proposition, quoique je ne veuille pas la discuter maintenant, la question n'est pas finalement décidée, ou si elle l'est, je préférerais que le ministre la discutât lui-même. Je comprends que le gouvernement pourra acheter comme auparavant des cultivateurs les chevaux pour la milice.

M. WARNOCK: Je regrette que le ministre de la Milice ne soit pas ici dans le moment, mais cette question pourra être discutée plus tard. Je comprends que ce ranche sera administré par le Bureau National des Eleveurs, et je comprends que ce Bureau National, qui sera le propriétaire de ce ranche, se chargera d'acheter la progéniture des étalons de races primées et de les élever sur un ranche. Peut-être que l'abolition des primes interviendra dans ce plan.

M. BURRELL : Je ne pourrais pas dire quelles sont les relations entre le Bureau National et une association ordinaire d'éleveurs, parce que je ne connais pas les détails. Mais quand même le Bureau National acheterait tous les poulains de ces étalons, il pourra tout de même acheter des cultivateurs les chevaux pour la milice. Cela encouragerait en même temps l'élevage des chevaux de race. Mais je ne vois pas qu'il y ait liaision entre les deux propositions.

La plus grande partie du crédit que nous discutons, qui sera de $150,000 ou $160,000, servira à l'achat et à la distribution de bestiaux dans le pays, et particulièrement dans Ontario. Je voudrais dire quelques mots à ce sujet, à cause de plaintes qui ont été faites, mais je puis franchement admettre que l'on a d'une façon générale approuvé partout très fortement la politique que nous avons adoptée. Un gouvernement est toujours exposé à la critique dans des choses de ce genre, il n'en peut facilement être autrement, et je reconnais que la critique a l'effet de conduire à la perfection. Les critiques ont été de diverse nature; on a dit quelquefois que le système de primes n'était pas bon parce-qu'il faisait concurrence aux éleveurs. On a critiqué et la distribution des primes et le chiffre. On a dit que nous n'accordions pas suffisamment pour certains bestiaux, et cela se rapporte à toutes les espèces, et je ferais peut-être bien de consulter les désirs du comité au sujet des étalons; politique que l'on a beaucoup discutée.

Le but principal de cette politique est de fournir de bons étalons de race aux régions nouvellement colonisées, où les gens ont peu d'argent pour en acheter eux-mêmes. Le prêt d'étalons pur sang par l'association permettra aux colons de ces régions de cesser l'emploi d'étalons de race commune. Dans plusieurs de ces endroits les chevaux sont de race mêlée et de qualité inférieure. L'introduction d'étalons de pure race, forts, et puissants, améliorera considérablement la race de chevaux de ces endroits, qui auront leur part des bienfaits de cette politique, en obtenant des chevaux de meilleur type, taille, qualité et valeur. Il en résultera nécessairement que les cultivateurs adopteront de meilleures méthodes pour élever et soigner leurs chevaux.

Comme les cultivateurs dans les endroits éloignés ont, d'une façon générale, peu d'expérience dans l'élevage des chevaux, et que le meilleur moyen de leur aider est de leur permettre d'avoir de bons chevaux d'utilité commerciale, nous croyons qu'en leur fournissant de bons étalons élevés au Canada on obtiendra d'aussi bons résultats qu'avec des étalons importés et de haut prix, ce qui serait une dépense inutile, car la moyenne des propriétaires d'étalons n'ont pas l'expérience voulue pour avoir soin de chevaux de haut prix. Cette expérience ne s'acquiert que par la pratique.

Si l'on fournissait aux associations locales des étalons importés, cela obligerait la succursale à faire la même chose, et ce serait faire tort à une entreprise individuelle, ou bien il faudrait acheter de particuliers aux prix que ceux-ci exigeraient. Ce serait favoriser quelques importateurs au désavantage des éleveurs en général, et par suite de notre élevage canadien. On peut ajouter que nos étalons canadiens, étant plus forts et mieux acclimatés, donnent plus de poulains et tout aussi bons que ceux des étalons importés.

Si nous achetions dans le pays les meilleurs étalons importés, ou les importions nous-mêmes, ces chevaux seraient placés dans les endroits où ils feraient le moins de bien, tandis que nos éléveurs de chevaux de pure race seraient privés de ces étalons et seraient obligés de faire saillir des juments de pure race par des étalons inférieurs. Ce serait rétrograder au lieu d'avancer. Pour obtenir une amélioration continue il faut que les meilleurs éleveurs puissent avoir les meilleurs étalons. Le plan d'acheter des étalons élevés au Canada pour l'usage des campagnes non seulement bénéficie aux cultivateurs auxquels on les prête, mais le fait de fournir notre marché de bons chevaux élevés au pays stimule l'industrie. Les éleveurs canadiens ne trouveraient aucun profit à dépenser un temps précieux et beaucoup d'argent à produire de bons chevaux, si on leur refuse le marché canadien. Une politique de ce genre ferait que nous continuerions indéfinemment à payer tribut aux éleveurs étrangers et serait certainement la ruine de nos éleveurs. Ce n'est qu'en les encourageant par tous les moyens légitimes possibles que nous obtiendrons les meilleurs résultats.

On peut dire sans crainte de contradiction que les étalons que nous avons achetés pour distribution dans le pays sont supérieurs aux étalons importés. Ceux qui sont au fait de l'industrie chevaline ne nieront pas cela, et je dirai que les cinq étalons percherons que nous avons achetés de M. George Lane, de Calgary, ont remporté les prix à l'exposition d'hiver à Calgary contre plusieurs chevaux importés, et l'un d'eux a obtenu la grande médaille. Les plus grands importateurs et les meilleurs éleveurs de percherons avaient des chevaux à cette exposition, de sorte que l'éleveur de cet étalon canadien en ayant remporté un championnat, au sein d'une si redoutable concurrence, peut se vanter de cet exploit, qui montre d'une façon incontestable la valeur des étalons élevés au Canada que nous nous procurons pour les distribuer dans tout le pays.

M. WARNOCK: Le ministre voudrait-il nous dire le prix qu'il a payé pour les chevaux achetés de M. Lane.

M. BURRELL: Le plus haut prix que nous ayons payé est $600.

M. WARNOCK: Je connais très bien le haras de M. Lane. Il a importé quelques-uns des meilleurs percherons qu'on pouvait acheter en France, et lorsqu'il a vendu ces chevaux à ce prix, il a fait un grand sacrifice. Je sais que depuis cinq ou six ans il a vendu ces étalons percherons élevés au pays de $1,000 à $1,600 chacun. J'ai acheté de lui un cheval pour lequel j'ai payé $1,600. Je crois que c'est tout simplement son esprit public qui l'amenait à vendre ces étalons à ce prix-là. Il l'a fait dans le but d'éloigner les rossinantes qui auraient été importées s'il n'avait pas consenti à vendre ces chevaux au département; et je crois que c'est une preuve de son civisme. Je suis très surpris d'apprendre qu'il ait accepté ce prix-là.

M. BURRELL: Il est consolant de savoir qu'il y a des hommes généreux qui vendent à perte pour le bien public.

Quant au prix payé pour les étalons d'élevage canadien, par comparaison avec les prix des animaux importés, et pour les étalons d'élevage canadien vendus dans plusieurs ventes tenues au cours de l'hiver et du printemps derniers, quelques chiffres sont compris dans un tableau que j'inscrirai au hansard. On ne devrait pas oublier en comparant ces prix avec ceux qui sont payés par la succursale que les premiers comportent un crédit de six mois ou d'un an, alors que les autres représentent du comptant. Lors des ventes rapportées, il a fallu accepter de nombreux effets. On a rapporté que dans une vente il n'y avait pas un seul dollar de versé. Les chiffres sont comme suit :

Vente de Régina, mars 1914 :
Nombre d'étalons vendus, 11.

	Prix supérieur.	Prix inférieur.	Moyenne.
	$850	$437 50	$563 50
Vente de Calgary :			
Clydesdale..	750	475 00	554 00
Percherons..	535	300 00	387 00

Moyennes totales, $504.
Ces deux ventes étaient à crédit.
Vente au parc de la Toronto Union :
Nombre des étalons vendus, 5.

Prix supérieur. Prix inférieur. Moyenne.
$480 $165 $295

Deux étalons importés ont rapporté $480 et $250 respectivement.

Un cheval d'élevage canadien, de source importée, particulièrement bon, a rapporté $310.

Le choix était certainement le meilleur qu'on ait jusqu'ici lancé dans cette vente.

Vente de Smith's-Falls:

Nombre d'étalons vendus, 5.

Prix supérieur. Prix inférieur. Moyenne.
$340 $165 $234

Cela ne comprend pas un poulain d'un an, vendu $80.

Je crois qu'il est utile de signaler ces chiffres pour montrer que même si nous pouvons élever notre prix maximum, le département se croit justifié, pour le présent du moins, d'avoir fixé ces prix. Les chiffres de ces ventes que je viens de lire sembleraient justifier notre cote.

M. WARNOCK: Je n'ai pas critiqué l'an dernier lorsque l'item est venu. Je croyais alors qu'il valait mieux attendre le résultat pratique du programme. La raison des quelques critiques que je fais ce soir est que j'ai reçu plusieurs lettres d'éleveurs et de cultivateurs de l'Ouest, me disant que le programme n'est pas du tout satisfaisant à l'heure actuelle. Je ne désire pas qu'on se méprenne, et je dirai immédiatement que je ne m'oppose pas à ce que les cultivateurs de l'Ouest ou de l'Est reçoivent l'aide du gouvernement quand ils ne peuvent pas se procurer de bons reproducteurs. Mais je crois qu'il est une meilleure méthode que l'achat de ces reproducteuprs d'élevage canadien. Je crois que le prix maximum est de $600. Je ne crois pas qu'un étalon, propre à la reproduction, puisse être acheté pour ce prix. Cela peut être possible aujourd'hui, mais cela aurait été impossible dans le passé, car je découvre que les éleveurs de l'Ontario et les éleveurs du sud de la frontière ont importé un grand nombre d'étalons dans l'Alberta et la Saskatchewan depuis huit ou neuf ans, et ils ont vendu ces chevaux, en certans cas, au comptant et en d'autres à deux ou trois ans de crédit, à des prix variant de $1,500 à $4,500.

M. BURRELL: Les prix moyens des chevaux ont fortement diminué, comme mon honorable ami le sait.

M. WARNOCK: Je me rappelle un grand nombre de cas où les ventes ont été faites à $4,500. Nous avons eu par le passé trop d'étalons inférieurs dans les provinces de l'Ouest. Je crois que l'honorable député d'Ontario s'accordera avec moi sur ce point. Nos étalons d'ordre inférieur sont trop nombreux, et je crois que le Gouvernement fait beaucoup pour perpétuer l'emploi de ces chevaux de faible valeur chez nos cultivateurs. Les gouvernements provinciaux d'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba et, je crois, d'Ontario, font tout ce qu'ils peuvent pour décourager l'emploi de ces étalons de classe inférieure. Dans quelques-unes des provinces, les règlements relatifs aux étalons sont récemment devenus très rigoureux, et je sais qu'on se propose de prendre des mesures, en Alberta, probablement à la prochaine session de la législature, pour modifier les règlements relatifs aux étalons, et les rendre beaucoup plus sévères. Le ministre dit que son département se propose d'acheter des reproducteurs canadiens. Je ne comprends pas très bien comment cela pourra affecter la proposition à l'effet d'avoir un système communautaire.

M. BURRELL: Je ne crois pas qu'elles puissent du tout se nuire. Nous n'achèterons pas les étalons. Cela regardera les clubs ou associations. Comme des cultivateurs ne sont pas en état de payer pour l'usage d'étalons de première classe, nous offrons de payer à ces clubs le quart des honoraires pour encourager les cultivateurs à achalander les meileurs chevaux.

M. WARNOCK: Ce vingt-cinq pour cent serait-il payé à l'exécutif de l'association?

M. BURRELL: Au secrétaire.

M. WARNOCK: Non pas directement au propriétaire de l'étalon?

M. BURRELL: Non, l'association serait tenue de le payer.

M. WARNOCK: L'une des objections que j'affirme contre la politique actuelle du Gouvernement dans l'achat des étalons, est que cela coûte cher, et je crois que le Gouvernement, avec le temps, se verra surchargé de reproducteurs qui seront ou improductifs ou inférieurs et qu'il faudra châtrer, et vendre ocmme bêtes de trait à une perte d'environ $400 par tête. D'autres seront atteints de maladies contagieuses ou estropiés par des accidents, alors que d'autres mourront de mort naturelle et constitueront une perte sèche. Je crois que le système d'Angleterre et d'Ecosse est bien préférable, c'est-à-dire un système de prime aux meilleurs reproducteurs. Ce plan est suivi par les associations prospères dans les diverses régions. L'association offre une prime variant de £50 à £100, les officiers choisissent un bon reproducteur et s'entendent avec le propriétaire de l'étalon à l'effet que l'association réglera les honoraires. La prime n'est donnée que pour la saison au propriétaire de l'étalon. On pour-

ra choisir le reproducteur pour voyager dans la région l'année suivante, ou pour aller dans une autre région. Nous avons d'excellents reproducteurs importés en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba, mais je désire parler surtout de l'Alberta, où nous avons de très beaux reproducteurs importés. Je crois que le Gouvernement rendrait grand service à l'élevage des chevaux par le système de prime accordée à ces chevaux importés. Lorsque les associations de cultivateurs demandent l'usage d'un cheval, on pourrait donner une prime, l'association pourrait règler l'honoraire et faire voyager le cheval dans une région déterminée, comme cela se fait dans le Royaume-Uni.

M. W. H. SHARPE: Pourquoi les chevaux nés des reproducteurs importés ne vaudraient-ils pas autant que ces reproducteurs importés?

M. WARNOCK: Je l'expliquerai à mon honorable ami. Mon expérience me démontre—et je crois qu'il en est de même de tous les éleveurs du Canada—que pour maintenir la progéniture à un niveau d'excellence, il faut de temps à autre des pur sang du pays d'origine de ces animaux, que ce soient des chevaux, des bêtes à corne, des moutons, des porcs, ou tout autre genre d'animaux. Il faut du sang nouveau. Je crois que tous les éleveurs, dans cette Chambre, partageront mon avis.

M. BURRELL: Mon honorable ami ne reconnaît-il pas qu'il vaudrait mieux pour les éleveurs particuliers d'importer des animaux pour leurs propres établissements?

M. WARNOCK: Je vois très bien la force de l'objection du ministre à l'achat d'animaux importés, car les marchands canadiens iraient immédiatement en Angleterre et en France, au pays d'origine de toute race particulière qu'ils désireraient, et achèteraient de nombreux animaux de classe très inférieure. Laissez-moi le démontrer. Lorsque l'importation des Clydesdale était à son apogée au Canada et aux Etats-Unis, il y a quelques années, nous avons découvert que les éleveurs écossais et anglais cherchaient à garder les reproducteurs pour des fins d'élevage qui n'auraient pas même donné des chevaux de trait passables. Plusieurs de ces chevaux ont été cédés à des importateurs canadiens et américains puis vendus à des prix variant de $1,200 à $2,000 chacun, ce qui constituait un fort beau profit. C'est juste ce qui se produirait si le gouvernement achetait les chevaux des importateurs. Mais je dis ceci: n'achetez pas; contentez-vous de primer pour la saison un bon cheval importé, connu comme reproducteur, et qui a prouvé qu'il reproduisait selon le type. Cela ferait plus, à mon avis, pour l'intérêt des éleveurs de chevaux que l'achat de reproducteurs inférieurs au Canada et leur distribution parmi les cultivateurs qui pourraient en demander l'emploi. Je suis appuyé sur ce point par une résolution adoptée il y a deux ou trois semaines par l'association des éleveurs de chevaux de Calgary (Calgary Horse Breeders' Association). C'était une simple séance d'affaires, n'ayant rien à voir en politique, et qui traitait la question au point de vue purement commercial. En réalité, je crois que les deux tiers de l'association sont conservateurs avancés. La résolution, qui a été adoptée presque à l'unanimité, était ainsi conçue:

> Nous, de l'Alberta Horse Breeders' Association, réunis en assemblée annuelle, prions respectueusement l'honorable Martin Burrell, ministre fédéral de l'Agriculture, de ne plus distribuer d'étalons en Alberta.

Cette résolution a été adoptée presque sans dissidence le 13 avril, à peu près vers le temps de l'exposition du printemps à Calgary.

Puis, j'ai ici un extrait d'un journal de ma propre circonscription, le "High River Times", journal qui n'est pas du tout hostile au gouvernement actuel. Je suppose que le rédacteur a écrit ceci après l'assemblée de la Calgary Stockbreeders' Association. Voici:

> On décourage les éleveurs.
>
> Si le ministère fédéral de l'Agriculture avait pour but d'améliorer les bestiaux dans tout le pays, il a certainement manqué à sa tâche. Pendant l'année dernière, bon nombre d'étalons et de taureaux ont été envoyés d'Ontario ici, et placés dans diverses localités où les colons avaient l'avantage de les utiliser. Cette idée serait très populaire si la qualité des animaux distribués valait les élevages d'Alberta et les animaux des Vieux-Pays. On a importé ici de meilleurs animaux, depuis dix ans, que dans toute autre partie du Canada, et il est regrettable que les éleveurs d'Alberta soient si découragés dans l'entreprise louable qu'ils mènent.
>
> Nous comprenons que $600 est le prix supérieur que les fonctionnaires du ministère payent aux éleveurs d'Alberta pour leurs étalons pur sang, et il en résulte qu'on se procure ainsi peu d'animaux de choix. On distribue en conséquence une race inférieure de reproducteurs chez les cultivateurs. Comme preuve de l'impopularité de cette mesure, nous pouvons signaler l'assemblée de l'association des éleveurs, tenue la semaine dernière à Calgary, où chaque personne, virtuellement, s'est opposée au système.

M. MORRISON: Est-ce que l'Association des éleveurs de chevaux d'Alberta ne se compose pas presque entièrement d'importateurs de chevaux?

M. WARNOCK: Tous ses membres, peut-être, ont importé des chevaux, mais un bon nombre d'entre eux ont importé des chevaux pour leur propre usage, et non pas pour la vente. D'autres sont à la fois éleveurs et importateurs.

M. BURRELL: Je dirai franchement que je pourrais lire des vingtaines et des vingtaines de résolutions venant de tout l'Ouest, affirmant une opinion tout à fait contraire; mais je ne désire pas entrer en controverse ce soir. Je crois que les critiques personnelles de mon honorable ami sont très justes, mais quand il s'agit de déclarations de ce genre, il faut se rappeler que souvent des résolutions sont inspirées, et qu'il y a parfois méprise sur le travail qui se fait. Je ne crois pas que cette déclaration représente l'opinion générale de l'Ouest.

M. WARNOCK: Naturellement, ce programme n'est pas en vigueur depuis longtemps, et je désire être juste. Je parle d'étalons de trait. S'il s'agit de taureaux et de béliers, le mal qui peut être fait par un mauvais reproducteur est toujours enrayé par l'expédition de l'animal à la boucherie dès qu'il est en état. Mais c'est différent pour un cheval. J'ai vu très peu des reproducteurs envoyés par le ministère, mais je me propose d'en voir autant que possible cette année et de me former ma propre opinion. J'ose espérer que le ministre accordera quelque attention à mes propositions. J'ose espérer qu'il admettra avec moi qu'une politique qui consiste à primer les bons reproducteurs de gros trait, comme le ministère a primé par le passé les pur sang, est la plus avantageuse pour les éleveurs de chevaux de l'Ouest. Je ne m'oppose pas aux primes accordées aux pur sang; nous avons peu de chevaux de selle et de trait dans l'Ouest, mais si les pur sang doivent être primés, les bons reproducteurs de trait devraient aussi l'être.

M. MACDONALD: Au sujet de l'assistance au meilleur élevage des animaux, je désire dire au ministre que dans ma province, comme dans la plupart des provinces de l'Est, nous avons eu pendant de longues années un système de sociétés agricoles où les gens se réunissent, et où ils s'entendent eux-mêmes pour l'amélioration de l'élevage, dans un bon esprit public. Je désire lui signaler en toute sincérité qu'en traitant cette question d'améliorer l'élevage, il devrait profiter de cet état de choses. J'ai été très surpris de constater—mais je ne considère pas moi-même que cela ait une portée politique ou que cela me soit désavantageux—que le député conservateur de mon comté à la législature écrivait pendant l'hiver des lettres aux journaux pour annoncer ce programme de mon honorable ami, et le désignait comme mouvement politique. Des lettres de mon comté disent que les cultivateurs conservateurs se groupent et demandent une prime pour les bestiaux à mon honorable ami.

M. BURRELL: Nous ne le faisons pas dans ce sens.

M. MACDONALD: C'est ce qui se fait. Je ne considère pas que cela me soit politiquement désavantageux, car quiconque s'engagerait dans cette stupidité ne serait pas élu dans mon comté. Si le ministre désire vraiment faire réussir cette proposition dans notre province, nous avons ces associations qui ont fonctionné absolument sans esprit politique, et dans lesquelles les gens ont travaillé de concert dans l'intérêt commun; et s'il peut utiliser ces associations agricoles locales, il pourra compléter le travail des divers gouvernements provinciaux. On a importé des bestiaux dans toutes les provinces de l'Est, et l'œuvre de ces sociétés agricoles a fortement amélioré les bestiaux. Je crois qu'en agissant dans ce sens, le ministre obtiendrait d'excellents résultats en appuyant la tâche des gouvernements provinciaux.

Je profite de cette occasion pour attirer l'attention du ministre sur une autre question. Un de mes amis, M. C. S. Campbell, C.R., de Montréal, s'est beaucoup intéressé à l'élevage des chevaux. C'est un homme marquant qui a pendant longtemps occupé un poste important au barreau. S'intéressant à l'élevage des chevaux, il s'est renseigné sur cette question. Il a été en correspondance avec le ministre sur ce point. Cette correspondance a été soumise en réponse à une résolution pour rapport. Sans prétendre être expert en l'espèce, je crois que la correspondance qu'il a échangée avec le ministre des Douanes et le ministre de l'Agriculture démontre ce que je crois être un défaut grave dans l'importation des animaux pur sang au pays. Le ministre connait que les règlements des douanes, qui établissent qu'aucun animal pur sang ne peut être importé pour améliorer l'élevage, à moins d'avoir un certificat de l'Association Nationale du Canada ou d'une autre association semblable. M. C. S. Camp-

bell a communiqué avec le ministère des Douanes l'an dernier sur ce point, et a déclaré qu'il avait l'intention d'importer une jument pur sang des Etats-Unis. Il voulait l'importer en franchise. Il a demandé des renseignements au département, et on lui a envoyé une copie des règlements. Je cite partie de sa lettre:

Je suis informé par le comptable des rapports de la Commission nationale des animaux à Ottawa que le livre de généalogie américain sur les pur sang n'entre pas dans la catégorie des archives reconnues des pur sang; et je déduis de cette lettre que les livres de généalogie anglais, français et australiens tomberaient sous le même ban.

Si cette affirmation est exacte il semble incroyable qu'une association canadienne entreprendrait de décréter que les certificats ou livres de généalogie de toute association anglaise, française, australienne ou américaine d'éleveurs de chevaux ne suffiraient pas à permettre l'entrée en franchise au Canada d'un pur sang. Il continue:

Je croyais que la modification des règlements avait été faite dans le but de faciliter l'importation des chevaux pur sang, mais si des livres comme les livres de généalogie anglais, américain ou australien, reconnus dans tout l'univers, ne sont pas compris par la Commission Nationale dans la classe des livres de généalogie acceptables, il est évident qu'on n'a pas facilité l'importation des chevaux pur sang par la modification des règlements.

Je vous serais reconnaissant de me dire si l'intention du département des Douanes est, en vertu de l'autorité conférée par le ministre quant aux formules, qu'un sujet britannique qui présente dans un port d'entrée un animal qui est sans contraste pur sang, et qui présente aussi des certificats d'enregistrement venant d'un livre comme le livre de généalogie anglais ou américain, et fait l'affidavit requis, devrait perdre son droit de franchise parce que la Commission Nationale refuse d'affirmer que les généalogies anglaise et américaine sont reconnues comme autorité acceptable.

Mon ami M. Campbell a reçu de M. McDougald, commissaire des Douanes, la réponse suivante à cette lettre:

Je dois dire en réponse qu'en vertu des règlements formulés par le gouvernement sur l'importation des animaux en franchise pour l'amélioration de l'élevage, il est nécessaire de fournir pour chaque importation un certificat assurant que l'animal est inscrit Haras National Canadien, ou dans un haras étranger reconnu comme acceptable par la Commission Nationale.

Naturellement, cela laissait les chose au même point, et M. Campbell s'est apparemment adressé au ministère de l'Agriculture. Je ne le tiens pas de sa correspondance, mais il m'a dit lui-même qu'il n'a pas pu obtenir de changement à cette interprétation qui, pour employer son propre langage, met à l'index les certificats venant des haras anglais, australien et américain. Il écrit au ministre des Douanes, et, après avoir déclaré qu'il avait reçu cette lettre du commissaire, il dit:

Il semble que je sois autorisé par l'ordre en conseil à importer un animal en franchise si je remets un certificat d'importation déclarant que l'animal est inscrit dans un haras canadien ou dans une généalogie étrangère reconnue comme autorisée par la commission du Haras National Canadien.

Cette proposition m'a semblé absolument juste et propre à élaguer quelques difficultés sérieuses placées sur la route des importateurs dans les anciennes règles. Il ne m'est jamais venu à l'idée, et je ne crois pas maintenant que le gouvernement avait l'intention, en adoptant cet ordre en conseil, de me livrer à la merci de la Commission du Haras National dans l'exercice de son devoir de reconnaître un haras étranger comme autorisé, ou de le refuser comme simple moyen d'enrayer l'importation des animaux.

Il y a 90 pour 100 ou plus peut-être des pur-sang du Canada qui sont inscrits au haras américain, livre reconnu dans tout l'univers civilisé. Ceux qui ne remontent pas à ce livre remontent à la généalogie britannique, un livre qui possède encore, si possible, un état plus élevé.

Le registre canadien des pur sang, qui semble être contrôlé par la commission nationale des généalogistes, prend l'histoire d'un animal dans le livre de généalogie américain ou britannique et la continue; il est donc inconcevable que la Commission Nationale pourrait refuser de reconnaître l'autorité des livres de généalogie britannique et américain.

Sur reçu de ma requête, le comptable de la commission nationale des bestiaux me recommande: "Le livret ci-inclus (plaquette imprimée par Taylor et Frères, rue Queen, Ottawa, Canada, 1913), à compter de la page 37, donne une liste de livres canadiens de généalogies; et à compter de la page 39 donne une liste des livres de généalogies étrangers reconnus; conséquemment, le livre américain de généalogies n'entre pas dans la liste des livres étrangers de généalogies reconnus". On a envoyé de ce district, au ministère de l'Agriculture, une requête portant de nombreuses signatures; elle était signée par des importateurs et des éleveurs de bestiaux et par des membres du "Montreal Jockey Club", et disait que les difficultés de se procurer des animaux pur sang étaient énormément augmentées par les obstacles placés dans la voie des importateurs en perspective, par les règlements existant alors, et que l'on comprenait que le nouvel ordre en conseil devait accéder à leur désir en permettant à une personne qui achetait des animaux pur sang à l'étranger, de les importer avec des certificats qui attestaient leur état de pur sang au port d'entrée, et de l'admettre en franchise si le certificat venait d'un livre étranger de généalogie autorisé, l'importateur étant tenu de donner un affidavit attestant l'identité de l'animal.

Vous verrez que l'attitude actuelle de la commission nationale des généalogies rend un semblable système impossible et replace l'importateur dans la même posture difficile dans laquelle il se trouvait avant l'adoption des règlements nouveaux.

Mon ami M. Campbell a aussi écrit au ministre de l'Agriculture, et, virtuellement à la même époque, il recevait du ministre

des Douanes une lettre accusant réception de cette lettre, et disant qu'elle avait été remise au ministre de l'Agriculture. Il a écrit au ministre de l'Agriculture dans les termes suivants, en date du 30 mai 1913:

Montréal, 13 mai 1913.

A l'honorable
Ministre de l'Agriculture,
Ottawa (Ont.).

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous envoyer sous pli, pour votre renseignement personnel, copie d'une lettre que j'adresse aujourd'hui à M. D. Macrae, de Guelph, directeur de la Canadian Thoroughbred Horse Society.

Il m'a semblé singulier qu'un homme placé dans la position de M. Macrae n'ait pas pu voir plus loin dans cette question que de suggérer qu'une difficulté au sujet d'honoraires était au fond de la discussion.

Quiconque connait M. Campbell sait quel caractère obligeant il a, et jusqu'à quel point il s'est montré peu égoïste au sujet de cette question des bestiaux, et à vrai dire dans toutes les phases de la vie, et on admettra qu'il est ridicule de croire qu'il réclamait sur une simple question d'honoraires. La lettre continue:

J'ai pris beaucoup de peine à lui faire comprendre qu'il n'en est pas ainsi, et qu'il me semblait que les importateurs trouveraient quelque avantage si vous aviez les mêmes renseignements en main.

Je reçois aujourd'hui une lettre du comptable de la Commission nationale canadienne des généalogies de bestiaux, que je confesse franchement ne pas comprendre. L'ordre en conseil accorde sûrement l'entrée en franchise aux animaux qui sont inscrits dans le registre canadien ou dans un registre reconnu comme autorisé par la Commission nationale. Ce comptable de la Commission m'écrit: "Il n'appartient pas à la Commission de dire, au sujet des certificats d'importation pour entrée en franchise, que les livres de généalogie anglais, français, américain et australien de pur sang sont des livres étrangers reconnus. La raison en est que ces archives sont surveillées par la Canadian Thoroughbred Horse Society".

Je ne sais pas en vertu de quelle autorité la Commission nationale peut transmettre son pouvoir à la Canadian Thoroughbred Horse Society. Le colonel Hendrie, président de la société, admet que ce livre entrave l'importation en franchise des pur sang. Si la Commission nationale abdique ses obligations et permet à son comptable de croire que ses affaires doivent être réglées par la Canadian Thoroughbred Horse Society, il est très facile de voir pourquoi et comment mes importations sont entravées, et aussi comprendre clairement qu'à moins que vous ne décidiez d'agir par vous-même, il ne me restera plus qu'à payer les droits, et chercher à en recouvrer la somme de M. Brant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
C. S. Campbell.

Cette question est familière au ministre de l'Agriculture, et il ne m'est pas nécessaire de lire toute la correspondance en détail. Mais finalement, le 30 juillet dernier, M. Campbell écrivait au sous-ministre de l'Agriculture:

Je me suis séparé de Long Ago, la jument que j'avais aux Etats-Unis, et j'ai fait des arrangements pour renvoyer Brynwood aux Etats-Unis. Voudriez-vous en conséquence avoir l'obligeance de me renvoyer le certificat que je vous ai adressé dans ma lettre du 8 juillet?

Autant que je sache, la situation est telle qu'elle n'offre aucun avantage à tenter l'importation de nouveaux chevaux et qu'elle présente plusieurs raisons de ne pas le faire; et comme il est impossible de rencontrer la concurrence américaine sur un pied d'égalité sans l'importation de nouvelles bêtes, je me suis décidé à abandonner l'élevage au Canada.

M. Campbell est le fils de sir Alexandre Campbell, ancien ministre de la Justice au Canada. Il est animé des idées les plus élevées, et personne ne lui imputera d'égoïsme au sujet de cette question.

Ayant des loisirs et de la fortune, il s'est livré à l'élevage des bêtes de race, dans le louable but d'améliorer au Canada l'élève des chevaux; mais il s'est alors aperçu que, par suite d'un arrêté du conseil, il lui fallait acquitter un droit sur les étalons et juments achetés en Angleterre ou aux Etats-Unis, où la généalogie de ces bêtes se trouvait soigneusement consignée dans un registre, et que, par conséquent, on le frustrait de l'encouragement que le pays doit donner à de telles importations. Aussi, au bout d'une couple d'années, il cessa absolument de s'occuper de l'élevage des chevaux. Après ce que je sais de l'histoire de M. Campbell, pour la lui avoir entendu moi-même raconter et pour avoir lu sa correspondance, n'est avis que, si les choses sont comme il le dit, le ministre a le devoir d'y apporter remède. J'aimerais que le ministre me dit ce qu'il pense de ces lettres de M. Campbell et si, au cas où cet état de choses existerait, il ne lui serait pas possible d'apporter à cet arrêté du conseil une modification qui laisse le champ libre à quiconque voudrait marcher sur les traces de M. Campbell.

M. BURRELL: C'est là un sujet passablement familier et, comme le sait mon honorable ami, de même que d'autres peut-être, le fait qu'il vient de signaler à la Chambre, monsieur le sénateur Casgrain l'avait lui-même signalé au Sénat il y a quelque temps.

M. MACDONALD: Je l'ignorais.

M. BURRELL: Oui, toute cette affaire a été discutée au Sénat, où, en conséquence, un comité a été chargé d'en faire l'examen. Des témoins seront assignés. Quoi qu'il en soit, on donnera à M. Camp-

bell l'occasion d'expliquer son affaire. La chose est-elle déjà faite, c'est ce que j'ignore. Je n'entends point entrer dans les détails de cette histoire. Nous ne mettons pas en doute les bonnes intentions de M. Campbell, mais nous n'envisageons pas les choses du même point de vue que mon honorable ami. Je constate que, dans son désir de faire admettre en franchise les bêtes qu'il importait, M. Campbell a refusé de se conformer à certains règlements, dont l'un exige l'inscription au stud-book canadien des animaux étrangers qui sont d'une certaine race, et c'est, me dit-on, ce que M. Campbell ne veut pas faire. Je ne crois me tromper non plus en disant que le gouvernement américain refuse l'admission en franchise aux Etats-Unis des bêtes d'une certaine race si elles n'ont pas été inscrites au registre canadien.

M. Campbell a, paraît-il, un autre motif de ne pas se conformer à nos règlements, et ce motif est que ceux-ci exigent de l'importateur un certificat d'identité attestant jusqu'au nombre de mains par lesquelles l'animal a passé. Il est tout particulièrement à désirer que ce certificat soit fourni, car il y a dans l'Ouest un grand nombre de chevaux pourvus de certificats qui parfois s'obtiennent trop facilement; des gens ont été trompés, sans qu'il ait été possible de mettre la main sur le coupable. Je crois que mon honorable ami (M. Warnock) ne me contredira pas sur ce point. Les éleveurs nous ont demandé avec instance d'adopter un mode d'identification qui mette à l'abri de toute surprise quiconque vend ou achète des chevaux. Sur quelques-uns de ces points, M. Campbell n'a pas été de même avis que l'administration. J'avoue m'y connaître assez peu en droit, mais la conclusion à laquelle nous en sommes arrivés au ministère, ç'a été qu'il nous était impossible d'intervenir.

M. MACDONALD: Je n'ai pas la prétention d'être un expert dans ces sortes de choses; mais, en lisant ces pièces, il me semble y avoir une anomalie dans le fait de tenir pour sujette à la taxe une bête à l'égard de laquelle on présente un certificat d'enregistrement fourni en Angleterre, en Amérique ou en Australie. Pourquoi ne pas admettre la suffisance d'un tel certificat?

M. BURRELL: Ce n'est pas de cela seulement qu'il s'agit; mais on a pensé que l'élevage avait atteint au Canada un degré de développement tel qu'un mode national d'identification s'imposait. La tenue au Canada d'un registre où l'on inscrirait la généalogie des chevaux d'une certaine race ne peut que profiter à celui qui veut réussir dans l'élevage de chevaux de cette race. Quiconque achète à l'étranger un cheval d'une race particulière doit le faire inscrire dans nos registres. Sur ce point-là, mon honorable ami d'Ontario-sud (M. Smith) sera, si je ne me trompe, en mesure de me corriger. J'avoue que le sujet est quelque peu embrouillé.

M. WILLIAM SMITH: Je tiens tout d'abord à féliciter le ministère de l'Agriculture pour la manière dont l'industrie du bétail est présentement gérée. Le ministère de l'Agriculture s'est donné beaucoup de mouvement depuis quelques années, et je crois que les éleveurs et les cultivateurs du Canada commencent à s'en ressentir.

Pour ce qui est des objections soulevées par l'honorable député de Macleod (M. Warnock), je dois dire, malgré la modération qu'il met à exprimer ses opinions, modération qui sied à un homme dont la connaissance des choses de l'Ouest est indiscutable, que je ne suis pas tout à fait de son avis. Je dirai tout d'abord qu'à mon sens le ministère a le devoir de surveiller les régions où d'habitude l'on se sert de chevaux importés. Il n'y a pas que le prix à considérer quand il s'agit d'un cheval de cette sorte; aussi, je ne crois pas qu'il en résulte grand mal. Il y a ceci à dire en faveur de la politique du Gouvernement, c'est qu'elle vient en aide aux éleveurs de cette catégorie de chevaux, comme aussi aux cultivateurs, en ce que la vente qu'ils en font leur rapporte un bon prix. Aussi, j'aurais de la peine à croire que M. Lane agisse par sentiment quand il vend ses poulins et pouliches au prix de $600 par tête. Quant aux résolutions dont il a été donné lecture, je crois y voir la main d'un vieux et éminent éleveur de la province d'Alberta, je veux dire M. John A. Turner. Lorsque des représentations furent faites à M. Lane après la vente, sa réponse a été qu'il exploitait une entreprise à lui et qu'il l'exploitait à sa manière. S'il fallait en croire mes honorables ami de la gauche, au lieu d'encourager nos gens des diverses provinces à faire l'élève de cette sorte de chevaux, c'est une exploitation que l'on abandonnerait à l'étranger, et il n'y aurait plus lieu à des croisements dont nos régistres tiendraient compte, puisque l'on ne trouverait pas à en vendre le produit. Tant que dans une province il y aura de ces chevaux, on les y achètera, et l'on attendra pour en demander ailleurs qu'il y en

ait plus en nombre suffisant dans la province.

M. WARNOCK: Quand il existe dans une région un bon cheval importé, mon honorable ami ne pense-t-il pas que l'on pourrait s'en servir, si le propriétaire le veut bien, au lieu d'en faire venir un autre?

M. SMITH: Si je ne me trompe sur la politique de l'administration, il ne serait pas envoyé un cheval là où déjà il existe un cheval importé.

M. WARNOCK: Je crois que, pour cette année, on a demandé un étalon dans le sud de Macleod. C'est un percheron que l'on aurait voulu; mais le ministère a fait savoir à ceux qui l'en sollicitaient que cela était impossible, mais que le département pourrait leur avoir un clyde à Macleod. Je ne crois pas me tromper en disant qu'il existe dans la région une très bonne bête importée, et je sais qu'à moins de trente milles de Macleod, il s'en trouve que l'on pourrait sans doute se procurer en ajoutant à la redevance une légère gratification.

M. BURRELL: Je vais prendre note de ce que dit l'honorable député. L'administration n'a qu'un désir, c'est de s'en tenir à la règle que mon honorable ami vient d'énoncer et de ne pas mettre d'entraves à celui qui pour son compte possède un reproducteur. Je sais qu'au ministère chacun est animé de l'intention d'agir dans ce sens. Il n'en est pas moins vrai qu'il nous faut répondre au besoin de ceux qui ne peuvent se procurer les services qu'ils désirent que très incommodément et à des prix excessifs. Si quelqu'un dans la région a un reproducteur, il est entendu que nous ne désirons point lui faire concurrence.

M. WARNOCK: C'est bien ce que je suppose. Mais l'on n'agit pas toujours comme le ministre vient de l'indiquer. Je voudrais que dans cette région de Macleod on eût un bon étalon, car il y a là des juments de prix, et il serait regrettable d'introduire dans la région une bête qui aurait trop longtemps servi.

M. SMITH: Chacun admet qu'il serait bon de n'employer que le moins possible un animal quasi épuisé, et c'est là, je le pense bien, le but de l'administration. Il y a des différences entre les reproducteurs, et les uns valent mieux que les autres; mais je crois, en somme, que la politique du ministère accomplira des merveilles dans les différentes provinces.

[M. William Smith.]

L'honorable député de Pictou (M. Macdonald) a fait une assertion touchant laquelle je voudrais dire un mot. Pour quelques-uns d'entre nous, c'est un sujet de plaintes déjà anciennes. Il s'agit du registre où l'on inscrit au Canada la généalogie des chevaux pur sang. Beaucoup d'entre nous sans doute en connaissent les détails, mais d'autres, moins intéressés à l'élève des chevaux, savent bien peu ce qui en est. Il existait autrefois plusieurs registres ici et là dans les provinces. La chose avait du bon; mais il vint un temps où l'on s'aperçut qu'il était à désirer d'en faire la centralisation à Ottawa. Pour n'en avoir pas eu l'idée, le ci-devant ministre de l'Agriculture n'en a pas moins agi fort libéralement à l'égard de ces registres. Lors de la réalisation de ce projet de centralisation, il fut entendu que les sociétés d'élevage se gouverneraient elles-mêmes et feraient leurs propres règlements. C'est pourquoi le comité dont il a été parlé devant cette Chambre n'exerce aucun contrôle sur ces matières; il se contente d'appliquer les règles des diverses associations. M. Campbell, de qui l'on vous a parlé ce soir, prétend que c'est un corps irresponsable. Je dois dire que dans ce comité siègent MM. Peter White, Robert Miller, William Gardhouse, Joseph Brethour, J. Stephen et l'honorable M. Garneau. J'ai l'honneur d'en être le président, et c'est un honneur que j'ai depuis deux ans. C'est à nous que M. Campbell a fait ses représentations. Et l'idée qui a présidé à la création de ce registre, ça été de faire qu'il y ait pour chaque race d'animaux domestiques une association au témoignage de laquelle on pût se fier absolument. En tant que le Gouvernement est concerné, il y a au ministère de l'Agriculture un fonctionnaire qui appose sur chaque attestation le sceau de l'Etat, et c'est ce qui lui donne sa valeur. Nul pays au monde aujourd'hui n'a des registres mieux tenus que les nôtres.

Que l'on me permette maintenant de signaler quelques-unes des difficultés que nous avons résolues. Nous sommes, par exemple, un peu plus exigents que les Anglais, et nous refuserions d'inscrire dans nos registres beaucoup de bêtes dont il est fait mention dans le stud-book de la Grande-Bretagne et de l'Irlande. Ce dont se plaint l'honorable député de Pictou, si je l'ai bien compris, de même que M. Campbell, c'est de ne pas pouvoir, sans en faire l'inscription dans le registre canadien, introduire dans le pays les pur sang de toute sorte; c'est-à-dire qu'il nous demande de traiter les pur sang autrement que les autres races.

M. MACDONALD: Ne propose-t-il pas d'en faire l'inscription quand ils arrivent?

M. SMITH: Non, et c'est là une difficulté. Un conseil que nous donnent, en y insistant, toutes les associations d'élevage, c'est d'assurer à chaque bête son identité. M. Campbell soutient que c'est impossible, mais il est le seul à le prétendre. Ne pas identifier chaque animal, c'est rendre bien précaire la valeur de notre registre. Prenez par exemple la Thoroughbred Association, dont M. Campbell, sans doute, a pu être un temps l'un des membres, et dont M. William Hendry est le président.

M. MACDONALD: Le colonel William Hendry, de Hamilton?

M. SMITH: Oui, et à ce propos, je vous lirai la réponse qu'a faite le colonel Hendry à M. Campbell, qui avait soumis l'objet de ses plaintes à cette association:

Le conseil d'administration de la société se rend parfaitement compte de la situation, et des efforts que fait M. C. S. Campbell pour arriver à son but par le canal de gens qui ne peuvent que communiquer au ministère sa façon d'envisager les choses. J'ai donc été chargé de vous adresser une lettre où serait exprimée l'opinion des directeurs de la société.

Voici donc en deux mots ce qui en est. Il est bon de se souvenir que, lors de la formation de la société à titre d'institution nationale, tous les éleveurs de marques désiraient un changement, auquel quelques-uns d'entre eux avaient grand intérêt, ayant fait de l'élevage et participé à des courses bien avant M. Campbell. Pourquoi donc aujourd'hui l'expérience de ces hommes et de ceux qui dans le moment composent la société ne nous guiderait-elle pas dans la conduite de nos affaires? M. Campbell voudrait que l'on admis ses bêtes en franchise, sans inscription au registre national et sans payer la redevance due pour leur mention au stud-book. Si sa prétention est bien fondée, et si ce qu'il désire trouve faveur au ministère, inutile de songer davantage à une importation des animaux pur sang. Ce sera en outre pour les éleveurs un tel coup que jamais ils ne s'en remettront.

Dans une lettre qu'il m'écrit, M. Campbell dit que la société cherche à mettre des entraves à l'importations dans ce pays des animaux pur sang. C'est là une accusation grave, et, comme président de la société, je la nie de toutes mes forces. Si d'autre part, on devait suivre au ministère l'avis de M. Campbell et de quelques autres de sa province, ses prétentions seraient encore moins absurdes que ne serait grave le tort causé aux éleveurs, non seulement des chevaux de toute race, mais aussi des autres races d'animaux.

Le comité des inscriptions a publié une liste de celles du registre canadien et de tous les renseignements qui s'y rapportent. Il a en outre publié une liste des bêtes inscrites à l'étranger et qui sont partout reconnues. Cette dernière liste est insérée dans le rapport annuel du comité, lequel rapport est adressé aux éleveurs en général, et peut s'obtenir par quiconque en fait la demande. Beaucoup de ces inscriptions étrangères, que le gouvernement américain admet comme authentiques, ne sont pas reconnues ici absolument. Un importateur ne peut dire si l'animal qu'il amène aux Etats-Unis a droit à une admission en franchise jusqu'à ce que les autorités de Washington aient vérifié sa généalogie. Quoique, généralement parlant, tous les chevaux pur sang soient admis en franchise aux Etats-Unis, le Jockey Club de New-York ne se lasse pas de se protéger contre toute surprise en imposant une amende de $100 à quiconque ne fait pas dans un temps déterminé inscrire l'animal dans son propre registre. Toute cession devient ainsi l'anneau d'une chaîne de titres qui établissent l'identité de la bête et préviennent la fraude par substitution. Jamais aucune difficulté n'a eu lieu dans le cas des chevaux de la Grande-Bretagne parce qu'en Angleterre ceux qui ont charge du stud-book publient un certificat d'exportation pour tout animal qui sort du pays, certificat qui est une preuve indiscutable de son identité et qui en même temps fait connaître son propriétaire.

Les premiers règlements de douane relatifs à la libre importation d'animaux destinés à la reproduction ont pris effet le 1er octobre 1870. Ils étaient, ce qui concerne l'identification des animaux, aussi rigoureux que ceux de l'heure présente. On y exigeait, quant aux chevaux, un certificat de pureté du sang, un certificat d'identifié, signé et juré par l'importateur, et un certificat d'inscription au registre anglais ou américain.

Le bureau national des inscriptions existe en vertu d'une entente avec le ministère de l'Agriculture. Il n'a jamais hésité à remplir les fonctions qui lui étaient assignées.

En autorisant la Canadian Thoroughbred Society, l'administration ne s'en remet pas au comité national des inscriptions du soin de dire si le stud-book d'un pays quelconque, l'Angleterre, les Etats-Unis, la France ou n'importe quel autre, est digne de confiance.

Les notes 1713b et 1750b des règlements de la douane énoncent clairement la nécessité de l'inscription dans le cas d'un animal pour la race duquel il y a un registre canadien.

Avant d'acheter, un importateur peut obtenir du bureau des inscriptions des renseignements sur l'état de n'importe quel animal.

Pour établir l'identité d'une bête, il faut un transport du titre. En cas de vente ce qui assure l'authenticité de l'inscription, c'est que le registre en fait l'énoncé, sans cela, autant vaudrait accepter les mentions faites par chacun dans ses livres et abandonner le registre national.

Il n'existe aucune difficulté autre que dans le cas des chevaux qui viennent des Etats-Unis. Le stud-book américain ne tient pas compte des cessions; il a été décrit comme ayant des fondations de sable. Les directeurs de course non plus que les assistants ne peuvent identifier que les chevaux qui se font remarquer par leur prouesses. L'acheteur canadien d'un cheval américain sur les terrains de course des Etats-Unis est dans la même position que l'acheteur américain d'un cheval canadien sur les mêmes terrains de course. Pour une admission en franchise d'un cheval du Canada, les Etats-Unis exigent son inscription au registre canadien. N'est-il pas illégal de faire passer pour reproducteur, afin de bénéficier de l'admission en franchise, un cheval de course à l'égard duquel on prend l'obligation de la retourner au pays d'où il vient.

La plupart des registres d'Angleterre et du continent ont été établis en vue de l'exporta-

tion. Dans bien des cas, ceux des Etats-Unis existaient avant qu'il y en eût dans le pays d'origine des races surveillées.

Le registre national n'en est plus à ses tâtonnements. L'Association compte près de 10,000 membres, et le nombre de ceux qui font affaires avec elle est peut-être de 35,000.

L'authenticité d'une inscription a pour base en grande partie l'honnêteté des éleveurs. Un éleveur honnête insiste, pour sa propre protection, sur une application rigoureuse des règlements.

On applique aux animaux qui déjà étaient dans le pays lors de l'établissement de ces registres le même mode d'identification qu'à ceux qui pourront y venir plus tard.

Il est impossible de noter la descendance d'animaux non identifiés à l'occasion desquels le droit a été payé.

Si une jument pleine est opportée dans le pays et que, sans avoir été identifiée, elle ait payé la taxe, il faudra pour une inscription de l'animal qu'elle aura mis bas faire identifier la jument.

Cette lettre est un résumé assez complet des travaux du bureau et du comité des inscriptions et de ce que l'on demande. Faire l'abandon de quoi que ce soit qui se rattache aux chevaux pur sang et à l'inscription de leur généalogie, c'est à proprement parler faire l'abandon de tout système. Il faut l'identification de l'animal dans tous les cas.

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

(Sur proposition de M .Borden, la Chambre lève la séance à minuit et quinze minutes du matin, samedi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 11 mai 1914.

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

DEPOT DE DOCUMENT CONCERNANT LE NORD-CANADIEN.

Par le très honorable M. BORDEN: Traité passé entre la Lake Superior Terminal Company et la National Trust Company, Limited, Toronto, en date du 28 décembre 1903.

LA VEUVE DU COURRIER D'OKA.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Je désire signaler à l'attention de la Chambre certaines déclarations qu'ont faites le très honorable chef de l'opposition et l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), en mon absence, vendredi dernier. Voici les paroles de l'honorable député de

[M. William Smith.]

Rouville, qui se trouvent à la page 3756 des Débats:

Je ne veux nullement m'opposer à l'adoption de ce bill, mais je désire tout simplement rappeler à la Chambre et au premier ministre, que le ministre de la Justice se montre plus généreux que le ministre des Postes. Il y a environ trois ans, un courrier a perdu la vie en essayant de sauver les sacs aux dépêches au cours d'une violente tempête sur le lac des Deux-Montagnes, entre Ottawa et Montréal. Il a laissé une veuve et cinq ou six orphelins. L'honorable député de Deux-Montagnes (M. Ethier) signala le cas à l'attention de la Chambre. Il supplia le gouvernement de faire quelque chose pour la veuve et les enfants de cet infortuné, mais le ministre des Postes refusa de faire quoi que ce soit. Plus que cela, la population d'Oka adressa une requête au ministre lui demandant de transférer à la veuve l'entreprise du transport des dépêches que possédait son défunt mari. La requête fut mise de côté, la veuve n'a rien reçu en compensation de la mort de son mari, et voilà où en est cette pauvre femme aujourd'hui.

A la page 3758, je trouve le passage suivant:

Sir WILFRID LAURIER:—Je souscris entièrement aux observations qu'a faites l'honorable ministre; mais je désire lui recommander chaudement le cas que l'honorable député de Rouville vient de signaler à son attention. Cette affaire ne relève pas de son ministère, je le sais bien, mais les circonstances ne sont guère différentes dans les deux cas. Voici un homme qui a sacrifié sa vie pour accomplir son devoir, peut-être pas dans des circonstances héroïques, mais après tout, c'est un cas qui mérite l'attention de l'Etat, qui a bénéficié du fait que cet infortuné a accompli son devoir jusqu'au bout. Si l'honorable ministre pouvait amener son voisin le ministre des Postes, à suivre son exemple à l'égard de la veuve du courrier d'Oka, il aurait droit à la reconnaissance non seulement de cette pauvre femme, mais de toute la députation.

M. DOHERTY: Je me ferai un devoir de signaler à l'attention de mon collègue les observations qui viennent d'être faites.

Sir WILFRID LAURIER: Je crains fort que si le ministre se contente de signaler ces remarques à l'attention du ministre des Postes, nous n'en soyons plus avancés.

Comme je l'ai déclaré au début de mes remarques, ces déclarations ont été faites en mon absence. Pour être dans le vrai, j'ai demandé au Parlement de voter une somme de $1,000 à cette pauvre femme; cet argent a été voté et payé. De plus, à l'encontre des désirs de plusieurs amis politiques, j'ai nommé cette femme directrice de la poste à Oka, et elle m'a envoyé plusieurs lettres où elle m'exprime la plus profonde reconnaissance. Voici un extrait de la lettre que je tiens en ce moment dans ma main:

Il me semble que j'ai assez souffert depuis cette époque, sans que des gens viennent encore accabler de reproches mon bienfaiteur, après ce qu'il a fait pour moi.

Voilà les faits.

Sir WILFRID LAURIER: Quant à moi personnellement, j'ai parlé comme je l'ai fait à la suite d'un malentendu, et je suis heureux de féliciter le ministre des Postes sur la conduite qu'il a tenue en cette circonstance.

M. LEMIEUX: J'étais en voyage au cours de la 1re session de cette législature, mais j'en avais conclu de certaines observations entendues que l'honorable ministre des Postes avait refusé la requête que lui avait présentée le député de Deux-Montagnes. Moi aussi, je suis heureux de féliciter le ministre pour ce qu'il a fait en faveur de cette veuve infortunée.

M. PELLETIER: Il aurait peut-être mieux valu que l'ont eût abordé ce sujet lorsque j'étais à mon siége.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE FARNHAM A GRANBY.

La chambre se forme en comité général pour la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 166), déposé par M. Baker, tendant à constituer en corporation la compagnie du chemin de fer de Farnham à Granby.

(Présidence de M. Blondin.)

Sur l'article 8 (tracé autorisé).

M. BOIVIN: Je désire signaler à votre attention, monsieur le président, une légère erreur de forme qui s'est glissée dans l'article 8. Il n'existe pas d'endroit au Canada qui soit connu sous le nom de "la ville" de Granby. On devrait lire dans l'article: "le village" de Granby. Les citoyens du village de Granby sont fort désireux de voir ce bill inscrit dans nos statuts, et je lui suis tout acquis, mais je désire que l'on corrige cette erreur. Je n'ai pas pu assister à la séance du comité des chemins de fer, où le projet de loi a été examiné; voilà pourquoi je propose que le mot "village" soit substitué au mot "ville."

(L'article ainsi modifié est adopté. Il est fait rapport sur le bill qui est lu une 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL CONCERNANT LA PRUDENTIAL LIFE OF CANADA.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur le projet de loi (bill n° 150), déposé par M. Nickle, tendant à constituer en corporation la Prudential Life Insurance Company of Canada.

Sur l'article 10:

La nouvelle compagnie ne devra pas commencer les affaires, à moins qu'une somme d'au moins $100,000 n'ait été versée sur le capital-actions.

M. SINCLAIR: Lorsque je suis intervenu dans le débat, vendredi dernier, et que j'ai dit queques mots au sujet de ce bill, je ne désirais nullement empêcher son adoption, mais simplement attirer l'attention de la Chambre sur la rédaction de l'article 10, qui a soulevé quelque discussion devant le comité des banques et du commerce. Quelques membres de ce comité ont prétendu que la rédaction de l'article n'est pas claire; que l'on pourrait s'y conformer en établissant tout simplement qu'un capital de $100,000 a été souscrit à un moment donné dans le passé, mais ce capital pourrait être quelque peu diminué à l'heure actuelle; de sorte qu'il est nécessaire que cet article soit rédigé d'une façon tellement claire, qu'il ne puisse subsiter le moindre doute quant à l'obligation pour la compagnie de posséder un capital de $100,000 au moment où elle est constituée en corporation sous le régime d'une charte fédérale. Outre les engagements pris avec le ministre des Finances, qui seront remplis, je n'en ai aucun doute. Je désire savoir si, dans son opinion, le ministre coit que la disposition soit suffisamment claire, telle qu'elle est, afin d'obliger le département à se rendre compte si la compagnie a réellement un capital de $100,000, actuellement, avant qu'on ne lui permette de commencer les affaires.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): De puis la dernière fois que cette question est venue sur le tapis, j'ai fait une enquête quant aux lois fédérales qui ont été adoptées au cours des trois dernières années afin de constituer en corporation des compagnies, en leur conférant l'autorisation de faire l'acquisition de compagnies provinciales. Je constate qu'en 1911 le Parlement a accordé la personnalité civile à deux compagnies de ce genre: The Merchant's and Employers Guarantee Accident Company et The Continental Fire Insurance Company of Canada; en 1912, on a constitué en corporation: The Liverpool-Manitoba Assurance Company, et en 1913: The Canadian Provident Insurance Company, et The Western Canada Accident and Guarantee Insurance Company.

Le département des assurances m'informe que, bien que ces lois en question statuent sur le chiffre du capital-actions qui doit être acquitté, avant que la nouvelle compagnie commence ses diverses opérations commerciales, il ne figure dans ces

lois aucune disposition touchant le chiffre du capital intact que les livres doivent accuser. Il figure dans chacune de ces lois une disposition portant qu'il doit exister un certain capital acquitté, mais on n'y rencontre aucune prescription portant qu'il y aura excédent de l'actif sur le passif ou un capital intact. Le département des assurances m'informe, en outre, qu'en pratique avant de délivrer un permis il a toujours tenu à ce que le chiffre du capital acquitté ne fût nullement affaibli. J'ai sous les yeux. . . le texte des lois autorisant les compagnies que j'ai mentionnées; seulement, à mon avis, il serait inutile d'en faire un examen détaillé. Comme le député de Guysborough l'observera, ce projet de loi (H-2) présenté au Sénat, accorde la personnalité civile à une nouvelle compagnie, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un nouveau titre d'institution ou d'une nouvelle constitution ou autorisation officielle. Cette nouvelle compagnie aura le pouvoir de prendre à sa charge, l'ancienne compagnie, la compagnie d'assurance-vie la Prudential reconnue officiellement par les statuts de la province du Manitoba. L'article 10 de la loi à l'étude décrète que la compagnie ne doit commencer à effectuer ses affaires d'assurance que lorsqu'il aura été versé 100,000 dollars sur son capital-actions. Cet article cadre parfaitement avec les dispositions des bills que j'ai mentionnés adoptés depuis trois ans.

Quand la question est venue en discussion devant le comité, j'ai dit qu'il pourrait arriver qu'une nouvelle compagnie eût cent mille dollars de capital acquitté, sans qu'il existât un excédent de 100,000 dollars d'actif sur le passif, et, par conséquent s'il n'existait pas d'autres considérations à cet égard, j'aurais volontiers consenti à ce que la somme de 65,000 dollars—chiffre établi dans un bill que le comité a adopté, il y a quelque temps—ou de 80,000 dollars, ou de 100,000 dollars, eût figuré dans la loi comme le chiffre du capital intact que doit accuser la compagnie avant d'obtenir l'autorisation de commencer ses opérations. Mais par suite des considérations déjà signalées au comité, et entre autres, les graves objections soulevées contre le bill à cause de son nom; le rejet de la mesure par le Sénat, l'an dernier, son adoption par le Sénat, cette année, et la crainte que vu l'étape avancée de la session, la compagnie ne puisse obtenir d'autorisation, il m'a semblé qu'il était possible que le département des assurances offrit les sauvegardes voulues, il ne serait pas nécessaire d'insérer au bill

de disposition qu'on n'inscrit pas d'ordinaire aux projets de loi accordant pareille autorisation. En pareille circonstance, il me semble que la question de la solvabilité de la compagnie est sauvegardée par les précautions que j'ai prises, en chargeant le département des assurances de veiller à ce qu'avant que d'autorisation soit accordée à la compagnie, elle doit posséder un capital-actions acquitté de cent mille dollars. A la dernière séance du comité des banques et du commerce, le directeur général et le président de la compagnie d'assurance-vie Prudential ont dit qu'ils n'ont aucune objection à suivre pareille ligne de conduite et qu'ils n'auraient aucune difficulté à se conformer aux instrctions du Parlement.

M. SINCLAIR : Une autre question. Dans sa lettre au surintendant des assurances, le ministre dit que le surintendant devrait adjoindre à son personnel un actuaire du dehors, qui serait chargé de faire enquête sur la situation de cette compagnie. Je tiendrais à savoir qui soldera les frais se rattachant aux services de cet actuaire du dehors?

M. WHITE : Je n'ai pas examiné cet aspect de la question; mais personnellement je n'aurais aucune objection à ce que le département des assurances payât ces frais. Cela se fera dans le cours ordinaire des affaires ministérielles. Il n'est pas rare que le département engage des experts du dehors relativement à la gestion des affaires publiques se rattachant à ce service.

M. SINCLAIR : La compagnie d'assurance-vie Prudential, à mon avis, devrait payer les frais afférents aux services de cet actuaire de l'extérieur. Les actuaires du département, cela va sans dire, s'acquitteront de leur besogne, à titre de fonction ministérielle.

M. WHITE : A mon avis, il serait préférable que le gouvernement soldât ces frais et voici pourquoi: c'est que, mon idée, en suggérant l'utilisation des services d'actuaires de l'extérieur, c'était de dissiper tout doute au sujet de la solvabilité et de la situation financière de la compagnie. Si une compagnie, dont la situation financière est l'objet d'une enquête, paie les frais des services de l'actuaire, on pourrait peut-être suggérer que l'actuaire, recevant une rémunération de la compagnie, pourrait se montrer moins scrupuleux, que s'il était rémunéré par le Gouvernement. A mon sens, il conviendrait que le département des assurances rémunérât lui-même les actuaires dont on obtiendrait les services.

M. SINCLAIR : Je n'attache pas d'importance à la chose. Le ministre, j'en suis convaincu, instituera l'enquête voulue, et veillera à ce que tout se fasse avec le soin nécessaire. J'en ai la confiance, le ministre et le département intéressé se préoccuperont de l'affaire, comme le ministre le déclare. Cette mesure est maintenant, pour ainsi dire, une mesure ministérielle, et le ministre, cela va sans dire, assume toute responsabilité à cet égard.

Ce que je tiens à mettre en lumière ici, c'est que cette Chambre a certaines fonctions à remplir à cet égard, tout autant que le ministère des Finances, et qu'elle ne saurait se décharger de ses obligations sur le département. Les fonctions du département des Finances sont d'ordre administratif et celles de cette Chambre, d'ordre législatif. Le département des Finances a le devoir de délivrer une autorisation à la compagnie, du moment qu'elle s'est conformée aux prescriptions de la charte que cette Chambre lui a accordée. Si cette Chambre décide d'accorder à la compagnie une charte l'autorisant à exercer ses opérations commerciales au Canada, avec un capital de $5,000, et que la compagnie, le lendemain, vienne frapper à la porte du département, charte en main, en se conformant à ses prescriptions et en fournissant $5,000 de capital, ou la preuve de la chose, le département a le devoir de délivrer l'autorisation, bien que le ministre puisse être d'avis que la compagnie devrait avoir au moins $100,000 de capital versé. Il importe donc que cette Chambre, en pareille matière, édicte des prescriptions parfaitement claires et précices; car le département des Finances exécutera, à cet égard, les ordres de la Chambre. Ce qui démontre l importance de la chose, c'est le déplorable incident qui s'est récemment produit relativement à la compagnie d'assurance-vie l'Union et autres incidents du même genre. Le ministre, je l'espère, comprendra la force de mon observation: c'est que, chaque fois que nous accordons un charte, il convient que cette charte édicte des prescriptions bien claires et bien précises touchant les conditions auxquelles est subordonnée la concession de cette charte.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre affirme-t-il que l'article du bill établissant le chiffre du capital à $100,000 doive être interprété par le département en ce sens qu'il doit y avoir pareil excédent de l'actif sur les engagements?

M. T. W. WHITE: Oui.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu pour la 3e fois et adopté.

3e LECTURE,

APRES DELIBERATION SOMMAIRE EN COMITE GENERAL.

Du bill (n° 59) déposé par M. Currie, concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto, Niagara and Western.

Du bill (n° 167) déposé par M. Alguire, tendant à autoriser la compagnie du chemin de fer de Cornwall à Hawkesbury.

Du bill (n° 161) déposé par M. Bradbury, concernant la compagnie d'assurance-vie la Western.

Du bill (n° 163) déposé par M. Baker, constituant en corporation la compagnie d'assurance contre les accidents Nord-Américaine.

2e LECTURE

Du bill (n° 172), déposé par M. Macdonell, concernant la compagnie du terminus de Toronto.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont précédés d'un astérisque.)

SITUATION FINANCIERE DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER NORD-CANADIEN.

*M MACDONALD demande:

1. Relativement à la déclaration faite dans les termes suivants par le premier ministre, et inscrite dans les Débats de 1912-1913, page 12405:

La compagnie du chemin de fer Canadian-Northern se fait fort, dans des conditions ordinaires, de prélever tous les deniers nécessaires pour l'achèvement de la ligne. Qui a fait cet énoncé de la part du Canadian-Northern?

2. Quand le Gouvernement en a-t-il eu communication?

3. Cette déclaration a-t-elle été faite par écrit? Dans l'affirmative, qui l'a signée?

M. BORDEN:

1. Un fonctionnaire du chemin de fer du Nord-Canadien.

2. Peu avant la déclaration faite devant cette Chambre par le premier ministre, au mieux de ses souvenirs.

3. Non.

NOMINATION DE C. FRED. AVARD AU SERVICE DE L'INTERCOLONIAL.

M. EMMERSON demande:

1. A quelle date C. Fred. Avard a-t-il été nommé à un emploi au service des marchan-

dises de l'Intercolonial à Sackville (N.-B.)? Quels étaient son salaire et ses fonctions lors de sa nomination?

2. A quelle date ledit C. Fred. Avard a-t-il été renvoyé du service de l'Intercolonial, et quel était son emploi à cette date?

3. Quel était son salaire lors de sa destitution, et se trouvait-il alors le doyen des chargeurs de fret au hangar à marchandises de Sackville?

4. Le tableau des salaires qui est entré en force au 1er juin 1911 contenait-il les gages suivants:—

Chargeurs de fret, doyens, $1.80 par jour;

Chargeurs de fret, cadets, $1.50 par jour;

$1.70 par jour la deuxième année, et $1.75 par jour la troisième année et les années subséquentes?

5. Pendant combien de temps ledit C. Alfred Avard a-t-il été employé comme chargeur de fret doyen, à Sackville, et quel salaire lui a été payé après le 1er juin 1911?

6. Pour quelle raison et à l'instance de qui a-t-il été renvoyé du service?

7. Ledit C. Fred. Avard se trouvait-il le doyen des chargeurs de fret à la station de Sackville le 1er juin 1911, et l'a-t-il été à la suite de cette date?

8. Dans la négative, qui était le chargeur doyen et qui l'a été depuis le renvoi dudit C. Alfred Avard, et quel est le salaire payé à ce remplaçant?

M. J. D. REID:

1. 17 avril 1903; $1.20 par jour, occupation, facteur de gare.

2. 31 janvier 1914; facteur ancien.

3. $2 par jour; 63 ans, ancien dans le service.

4. Oui, dans les hangars où les facteurs sont assez nombreux pour être divisés en classes.

5. Classé comme facteur ancien pendant 9 mois, du 1er avril 1913 au 21 janvier 1914. $1.70 par jour, 1er juin 1911 au 21 mars 1913; $1.90 du 21 mars 1913 au 1er avril 1913; $2 par jour du 1er avril 1913 au 31 janvier 1914.

6. Incapable de remplir son emploi d'une manière satisfaisante, parce qu'il était trop âgé.

7. Non, mais il a été classé ainsi du 1er avril 1913 au 31 janvier 1914.

8. Personne. Claude Estabrooks à $2.

LIGNE TRANSCONTINENTALE DU CANADIAN-NORTHERN.

M. MACDONALD demande:

1. Relativement à la déclaration faite dans les termes suivants par le ministre des Finances, et inscrite dans les Débats de 1912-1913, page 12360:—

"L'on compte qu'à l'été prochain, si les conditions en ce qui concerne la main-d'œuvre, sont les mêmes que ci-devant, la compagnie du "Canadian Northern" expédiera ses trains à travers le continent, de Québec à la côte du Pacifique",—Qui a fait cette déclaration?

2. Cet énoncé a-t-il été mis par écrit?

3. A-t-il été communiqué au Gouvernement? Dans l'affirmative, par qui et à quelle date?

[M. Emmerson.]

M. W. T. WHITE:

1. Les fonctionnaires de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien. Dans le rapport annuel aux actionnaires de la compagnie à l'assemblée générale annuelle du 23 octobre 1912, il a été déclaré qu'on espérait que la ligne transcontinentale du réseau du Nord-Canadien serait terminée à la fin de 1913.

2. Non.

3. Oui, durant la session de 1912-1913, mais le ministre ne se souvient pas à quelle date, ni par qui.

LE MAITRE DE POSTE DE NORTH-RIVERSIDE.

M. SINCLAIR demande:

1. Au sujet de la destitution de Charles McPherson, maître de poste à North-Riverside, comté de Guysborough (N.-E.), le ministre des Postes, ou quelque fonctionnaire de son département, a-t-il écrit audit maître de poste que des accusations d'ingérence politique avaient été portées contre lui?

2. Dans l'affirmative, ces accusations ont-elles été faites par écrit, et par qui?

M. PELLETIER: Oui, par James R. MacPherson, mais, comme on l'a déjà expliqué, le maître de poste n'a pas été révoqué pour ce motif.

COMPARAISON DES TARIFS DU CANAL DE PANAMA AVEC CEUX DE FORT-WILLIAM.

M. BURNHAM demande:

1. Quelle sera la différence du tarif de transport, par minot, du blé expédié de Pinchor-Creek et livré à Liverpool, par la voie du canal de Panama et par la voie de Fort-William?

2. Quelle sera la différence à partir de Winnipeg?

M. FOSTER: Il est impossible de répondre à cette question, parce qu'aucun tarif pour le blé ou pour une autre marchandise n'a encore été établi au canal de Panama.

M. BURNHAM: L'honorable député de Macleod (M. Warnock) m'apprend que la différence sera de 6 à 8 cents, mais je voulais le savoir d'une façon plus officielle. On dit que ce sera 2 cents.

INSPECTION DES POSTES A SHERBROOKE.

M. McCRAE:

1. Quel est le nom de chaque personne employée dans le service de l'inspection des postes à Sherbrooke?

2. Quels sont les émoluments de chacune de ces personnes, y compris l'inspecteur?

M. PELLETIER: Les personnes suivantes sont employées dans le bureau de l'inspecteur des postes à Sherbrooke:

Nom, rang et salaire: Dastous, L. E. M., inspecteur, $2,500; Soles, C. Edw., sous-inspecteur, $2,000; Doherty, M. M. L. (Mlle),

commis, 3-A, $1,000; Campbell, S. (Mlle), commis temporaire, $500; Bousquet, P., messager, g. A. $2 par jour; Downing, J. P., aide temporaire, $2 par jour; Fréchette, R., commis temporaire, $500; Lefebvre, J. P., chargeur, g.C, $2.50 par jour.

BRISE-LAMES DE LA PETITE-RIVIERE.

M. A. K. MACLEAN:

Quel montant a été dépensé pendant l'année fiscale 1913-14 pour le brise-lames de la Petite-Rivière, comté de Lunenburg (N.-E.)?

M. ROGERS: $2,499.98, au 16 janvier 1914.

BRISE-LAMES DE WHARVES.

M. A. K. MACLEAN:

Quel montant a été dépensé pendant l'année 1913-14 pour le brise-lames à The Wharves, comté de Lunenburg (N.-E.)?

M. ROGERS: $1,499.76, au 27 décembre 1913.

CAMP D'INSTRUCTION MILITAIRE A TROIS-RIVIERES.

M. BUREAU:

1. Combien de soumissions ont été reçues pour la fourniture de la viande pour le camp d'instruction à Trois-Rivières en 1913?

2. Le Gouvernement se propose-t-il d'établir un semblable camp à Trois-Rivières l'été prochain? Dans l'affirmative, des soumissions seront-elles demandées pour la fourniture de la viande et autres approvisionnements?

3. A qui a été adjugé le contrat pour la fourniture de la viande au camp de Trois-Rivières en 1913, quel prix a été payé à l'entrepreneur, et celui qui a fourni cette viande était-il le plus bas soumissionnaire?

M. HAZEN:

1. Quatre.

2. (a) Oui; (b) Oui; des annonces pour demander des soumissions ont déjà été publiées.

3. (a) Harris Abattoir Co. Ltd.; (b) onze cents et demi par livre; (c) Oui.

LA CHAUSSEE DE KINGSTON.

M. EDWARDS:

1. Les travaux de la construction de la chaussée à Kingston ont-ils été discontinués? S'il en est ainsi, quand l'ont-ils été et pour quelle raison?

2. D'après la marche des travaux jusqu'à ce jour, peut-on espérer que les travaux seront terminés à la date fixée?

M. ROGERS:

1. Non.

2. Des progrès assez rapides sont faits maintenant.

DEMANDES FAITES EN NOUVELLE-ECOSSE POUR LES GRATIFICATIONS AUX VOLONTAIRES DE L'INVASION FENIANE.

M. EDWARDS:

1. Combien de demandes pour la gratification accordée aux vétérans qui ont fait du service lors des invasions fénianes ont été reçues de la Nouvelle-Ecosse, combien ont été acceptées, et combien ont été rejetées?

2. Les demandes provenant de la Nouvelle-Ecosse ont-elles été adressées à Ottawa, et examinées par la Commission des pensions? Dans la négative, de quelle manière et par qui les réclamations ont-elles été réglées?

3. En ce qui concerne les réclamations approuvées venant de la Nouvelle-Ecosse, les noms des vétérans sont-ils inscrits sur les bordereaux de paie du service actif à Ottawa?

4. La formule de la demande pour la gratification était-elle la même pour la Nouvelle-Ecosse que pour l'Ontario? Dans la négative, en quoi consistait la différence?

5. Quelles preuves étaient exigées des vétérans de la Nouvelle-Ecosse pour valider leurs réclamations?

M. SAM. HUGHES: Comme les demandes n'ont pas été enregistrées par provinces, il est presque impossible de donner la date exacte relativement à la Nouvelle-Ecosse, mais:

1. (a) Environ 20,000 demandes ont été reçues de la Nouvelle-Ecosse; (b) environ 5,700 mandats ont été émis pour la Nouvelle-Ecosse; (c) environ 300 demandes ont été rejetées.

2. Les demandes ont toutes été envoyées directement à Ottawa. La commission des pensions n'a pas à s'occuper de ces demandes. Les demandes ont été examinées par les officiers chargés de l'exécution de la loi du 1er avril 1912 sur les primes aux volontaires de la campagne des fénians.

3. Non. Il n'existe pas de contrôle des corps de la province qui ont fait du service. Le service a été rendu en 1866, avant la Confédération, et il semble que les contrôles ont été détruits.

4. Oui.

5. Comme la proclamation du 17 mars 1866 appelait sous les drapeaux tous les hommes de la Nouvelle-Ecosse entre seize et quarante-cinq ans, et non pas comme dans Ontario et Québec où les corps de troupes ont été spécialement mentionnés dans les ordres généraux relatifs à la mobilisation, la déclaration sous serment du pétitionnaire et d'un camarade qu'il a été enrôlé dans un corps de la milice de la Nouvelle-Ecosse et a servi effectivement conformément à la proclamation lancée par le Gouverneur de la Nouvelle-Ecosse, le 17 mars 1866. La même preuve en somme qui a été exigée et accep-

tée dans les autres provinces, quand les contrôles n'existaient pas.

GARDIENNE DE PHARE A PORTNEUF.

M. DELISLE demande:

1. Est-il à la connaissance du ministre de la Marine et des Pêcheries que lors d'une enquête faite par M. Omer Beaubien, avocat, contre Joséphine Rodrigue, gardienne de phare, à Portneuf, comté de Portneuf, et tenue en la cité de Québec, des témoins se sont rendus de Portneuf à Québec pour rendre témoignage, et n'ont pas encore reçu leurs taxes comme témoins ni leurs frais de déplacements?

2. Si oui, le département se propose-t-il de les payer, et quand?

M. HAZEN: Le montant dû aux différents témoins était compris dans le compte présenté par M. Beaubien. Ce compte comprenant les honoraires des témoins a été payé à M. Beaubien. La question a été soumise au département de la Justice pour obtenir une décision sur la responsabilité ultérieure.

LES DEPUTES PROVINCIAUX ET LE GOUVERNEMENT FEDERAL.

M. MOLLOY demande:

Les membres d'une législature provinciale peuvent-ils être employés par le gouvernement fédéral et être payés par lui, pour services rendus?

M. BORDEN: Ce n'est pas l'habitude de répondre aux question de cette nature, vu que la réponse impliquerait une opinion sur un point de droit. Dans tous les cas, cette question doit être réglée par une loi provinciale.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

La Chambre a ordonné, sans débat, le dépôt des documents suivants:

M. Kyte.—Copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et mémoires depuis le 1er novembre 1911, concernant le bureau de poste de Johnstown, comté de Richmond (N.-E.), les plaintes portées contre le maître de poste actuel et les recommandations faites pour sa destitution.

M. Chisholm (Antigonish).—Copie de tous mémoires, correspondance, télégrammes, lettres, et autres documents au sujet du remaniement des circonscriptions électorales dans la province de la Nouvelle-Ecosse, en ce qui concerne le district électoral du comté d'Antigonish.

M. Sinclair.—Copie de tous les documents, correspondance, mémoires, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la nouvelle délimitation des collèges électoraux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, en autant qu'elle peut affecter le collège électoral de Guysborough.

M. Kyte.—Copie de tous les documents, correspondance, mémoires, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la nouvelle délimitation des districts électoraux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, en autant qu'elle peut affecter le collège électoral de Richmond.

[M. S. Hughes.]

M. Oliver.—Copie de tous papiers et correspondance concernant un contrat pour la fourniture de poteaux de télégraphe ou de téléphone pour une ligne s'étendant du lac Vert à l'île à la Crosse, Saskatchewan; aussi, copie de l'annonce demandant des soumissions reçues, avec les noms des soumissionnaires et les prix mentionnés dans les soumissions, et de toute correspondance, à ce sujet; aussi, un état détaillé des conditions du contrat adjugé.

M. Sharpe (Ontario).—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, comptes, pièces justificatives se rapportant à des avances d'argent ou paiements faits par le gouvernement à Newton Wesley Rowell, C.R., pour service légaux dans l'affaire de la réclamation des sauvages d'Oka.

M. Neely.—Copie de tous documents, lettres, télégrammes, rapports d'inspecteurs de homestead et autres papiers concernant la révocation de la concession à R. Bannatyne du quart N.O., 24-36-18, à l'ouest du 2e méridien.
tion de l'inscription de R. Bannatyne pour le ¼ N.O., 24-36 18, à l'ouest du 2ème méridien.

M. Sinclair.—Copie de tous papiers, lettres, télégrammes, arrêtés du conseil, contrats, soumissions et autres documents en la possession du ministère des Travaux publics ou du ministère de la Milice et de la Défense, concernant la construction d'un arsenal à Amherst (N.-E.).

M. McCrae.—Relevé faisant connaître si M. David Armstrong, facteur des postes de Sherbrooke, a été destitué, et dans l'affirmative, pour quelle raison; si une enquête a eu lieu, et si on lui a donné l'occasion de se défendre des accusations portées contre lui; pendant combien d'années M. Armstrong a été dans le service public; quel était le chiffre de ses appointements; si quelqu'un a été nommé à sa place et, dans l'affirmative, quel est son nom, qui l'a recommandé, et quel salaire il reçoit.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU DRAWBACK SUR LE FER EN GUEUSE.

Le projet de loi (bill n° 171), déposé par l'honorable M. Reid, tendant à modifier la loi sur les douanes, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

(Présidence de M. Blondin.)

Sur l'article 1er (modication du chapitre 48 des statuts revisés).

M. CARROLL. Quel délai accorde-t-on, généralement, après le paiement du droit? Ma question se rapporte au deuxième paragraphe de l'article.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Je regrette de ne pas pouvoir renseigner mon honorable ami. Je m'informerai et je lui donnerai une réponse plus tard.

M. A. K. MACLEAN: Le département tiendra-t-il un registre de tout le fer importé, au moment de son arrivée au pays et avant qu'il ait été employé dans les atelier ou usines?

M. WHITE: Dans l'exécution de cette loi, le département s'assurera de la quantité de fer en gueuse que l'industriel aura employée dans la fabrication des articles qu'il exporte, et si cet industriel a importé une quantité de fer en gueuse égale à celle qui est entrée dans la fabrication des articles exportés, il lui sera fait remise du droit payé sur ce fer.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du bill qui est lu une 3e fois et adopté.

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES TERRES FEDERALES.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 136), déposé par l'honorable M. Roche, tendant à modifier la loi sur les terres fédérales.

Sur l'article 3—(prix).

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Les articles 3 et 4 de ce bill ont été réservés pour permettre d'étudier un amendement proposé par l'honorable député de Moosejaw. J'ai accepté le principe de l'amendement de mon honorable ami, mais non sa rédaction. L'amendement qu'il proposait à l'article 3 était ainsi conçu: "tout versement ou tous versements non payés à la date de l'échéance".

Je considérais cette rédaction comme défectueuse et je l'ai modifiée. J'ai l'honneur de proposer que tous les mots entre le mot "versements" à la 7e ligne et le mot "mais", à la 2e ligne, soient rayés et remplacés par les suivants:

...et tout versement qui n'est pas payé à la date de l'échéance, porte intérêt au taux de 5 p. 100 par année, à partir de ladite date, jusqu'à celle du paiement.

(La motion est adoptée et l'article ainsi modifié est voté).

Sur l'article 4—(l'article 28 est modifié).

Un amendement semblable au précédent est nécessaire pour ce qui concerne l'achat des homesteads. J'ai l'honneur de proposer que l'article 4 soit amendé par l'addition des mots suivants:

Le paragraphe 5 dudit article 28 est abrogé et remplacé par le suivant:

5. Le prix à payer pour l'immeuble sous l'empire de cet article est de $3 par acre, et ce prix sera payable un tiers au moment de la concession et le reste en cinq versements annuels et égaux, et chaque versement qui ne sera pas payé à l'échéance portera intérêt au taux de 5 p. 100 par année à partir de la date à laquelle le paiement devait être fait jusqu'à celle du paiement, mais sur l'exécution des conditions prévues au présent article en vue de l'obtention de lettres patentes sur un homestead, le paiement total peut en être effectué et les lettres patentes peuvent alors être délivrées.

(L'article, ainsi modifié, est adopté).

M. OLIVER: Avant de clore la discussion de ce bill en comité, j'ai une remarque à faire au ministre: cette loi détermine les droits et les obligations d'un très grand nombre de personnes peu au courant des questions de procédure, mais qui aimeraient cependant se renseigner exactement par la lecture du bill. C'est pourquoi je conseillerais au ministre, chaque fois qu'un article est amendé par l'addition d'un ou de plusieurs mots, de rapporter l'article en entier et de le remplacer par un nouveau, exprimant clairement le but de la nouvelle loi. De cette manière, le profane qui désire saisir le sens d'un article, n'aura pas à recourir aux anciennes lois et aux lois subséquentes pour savoir à quoi s'en tenir.

M. ROCHE: Je considère cette remarque comme très appropriée.

M. KNOWLES: J'aimerais à avoir l'opinion du ministre sur un cas qui ne manquera pas de se présenter. Supposons qu'un homme n'ait pas d'argent pour faire le premier paiement sur son terrain, à la date de l'échéance, mais que quinze mois plus tard il ait assez d'argent pour payer tout ce qu'il doit. Quelles seraient ses obligations de résidence, dans ce cas?

M. ROCHE: Il lui faudrait exécuter l'obligation de résidence en proportion. La loi l'oblige à six mois de résidence par année. Ainsi, dans le cas que suppose l'honorable député, il faudrait une résidence d'environ quinze jours. D'ailleurs, on accorde toujours beaucoup de latitude dans ces questions et on peut sans crainte s'en rapporter au bon sens des fonctionnaires pour décider un cas comme celui-là. Je ne crois pas qu'on refuserait des lettres patentes à un colon pour une bagatelle de quinze jours.

M. KNOWLES: Le colon pourrait être en retard de vingt mois, au lieu de quinze. Le ministre ne peut pas voir tous les intéressés personnellement, et je crois qu'on a tort de faire une loi aussi imprécise. Ces questions ne doivent pas être laissées à la discrétion des fonctionnaires, qui seraient libres de traiter le requérant en ami ou en ennemi.

La loi stipule l'obligation pratique de la résidence de six mois chaque année sur le homestead. Je suis porté à croire que, dans le cas que j'ai mentionné, celui d'un homme qui possèderait les fonds requis, douze mois

après l'échéance du premier versement, les fonctionnaires diviseraient ce paiement en deux périodes de six mois chacun. Si tous ces cas étaient soumis directement au ministre, je suis convaincu que ce dernier rendrait justice à qui justice serait due, mais j'ai à peine besoin de répéter qu'il se trouve, au département de l'Intérieur, des fonctionnaires dont je mettrais en doute l'esprit de justice, dans certaines circonstances. Je crois que l'honorable ministre commet une erreur en n'établissant pas clairement ce point.

M. ROCHE: L'interprétation sévère de cette disposition exigerait ce que l'honorable député affirme, mais nous n'ajoutons pas aux pouvoirs que nos fonctionnaires possèdent à l'heure qu'il est. Il doit y avoir une certaine latitude, dans le cas de l'interprétation et de la mise en vigueur de la loi. Le bon sens de ceux qui sont chargés de faire observer ce statut devra décider chaque cas, suivant le bien fondé de celui-ci.

M. KNOWLES: L'honorable ministre dit-il que l'obligation de résidence, au cours d'une fraction d'année, sera simplement basée sur une moyenne de résidence de six à douze mois?

M. ROCHE: C'est la règle qu'on devra observer.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté).

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX RESERVES FORESTIERES ET AUX PARCS FEDERAUX.

Le projet de loi (bill n° 137), déposé par l'honorable M. Roche, tendant à modifier la loi sur les réserves forestières et les parcs fédéraux, est lu une 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er (le paragraphe 1er est modifié).

M. OLIVER: Ce bill, tel que je le comprends, ne fait que stipuler la mise à part de nouvelles réserves et le retrait d'autres, anciennes à celles-là, ou leur délimitation. Personne ne peut comprendre la portée de ce projet de loi, s'il n'a une carte sous les yeux; aussi, je demanderais respectueusement au ministre de déposer une carte sur le bureau et de renvoyer l'étude de ce bill à cet après-midi ou à plus tard, afin de permettre aux membres de cette Chambre de connaître la nature des modifications proposées. L'adoption de ce bill ne s'impose peut-être pas absolument, et, d'autre part, les modifications peuvent être importantes.

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Je viens de déposer une carte sur le bureau. S'il est nécessaire de retarder l'étude de ce bill, je ne m'opposerai pas à cette remise, mais je ne sache pas que ce bill comporte des modifications très importantes. Les principaux changements proposés se rattachent aux additions qu'on veut faire aux réserves forestières qui existent déjà. Les fonctionnaires de la division des forêts ont fait une inspection méticuleuse des terres qu'on a mises temporairement à l'écart, et nous voulons maintenant rendre ces réserves permanentes. Il y a retrait dans le cas de deux ou de trois réserves, au nombre desquelles se trouve la réserve du parc aux Buffles, dont nous détachons un quart de section sur lequel un propriétaire de homestead a rempli toutes les obligations voulues par la loi. Si l'honorable député estime que cela est nécessaire, je consentirai à remettre à plus tard l'étude de ce bill.

M. OLIVER: J'aimerais certainement avoir l'avantage de consulter la carte pour voir en quoi consistent les changements qu'on veut faire.

M. ROCHE: Dans ce cas, nous laisserons ce bill en suspens jusqu'à cet après-midi.

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

ADOPTION DU BILL CONCERNANT LA NATIONAL WEEKLY INDEMNITY CO'Y.

Le projet de loi (bill n° 120), déposé par l'honorable M. Doherty, ayant pour objet de corriger une erreur d'écriture dans la loi 1-2 George V, chapitre 118, concernant la National Weekly Indemnity Company et à l'effet de changer son nom en celui de Merchants and Employers Guarantee and Accident Company, est lu une 2e fois, et la Chambre passe à la discussion des articles en comité général.

Sur l'article 1er (opérations de la compagnie).

Sir WILFRID LAURIER: Expliquez-vous.

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Ce bill a pour but unique de corriger l'erreur commise par un traducteur de la version anglaise du statut.

Ce projet de loi fut d'abord présenté en français, mais, quand on en fit la traduction, le mot "cautionnement" fut traduit par "bond" au lieu de par "guarantee". L'un des objets de la compagnie était de faire les opérations du cautionnement, mais le traducteur a changé cette fin en celle de "bond insurance". Le bill contenait, à l'origine, une disposition qui corrigeait cette erreur, mais je puis dire qu'il faudra insérer une autre disposition, parce que la même erreur se reproduit dans un autre article de ce projet de loi, erreur qu'on n'a pas relevé lors de la préparation de ce dernier. En outre, le département des assurances ayant fait observer que les règlements imposés, quant au capital, s'appuyaient sur la version anglaise, il sera nécessaire de modifier encore ce bill de façon à ce qu'il rencontre les obligations exigées, quant au capital qu'une compagnie doit posséder pour faire les opérations du cautionnement. Je propose donc que le bill, en délibération, soit modifié, en y ajoutant les articles suivants:

2. Est aussi modifié le paragraphe 2 de l'article 8 du chapitre 118 de la version anglaise des lois de 1911 par la suppression du mot "bond" à la dernière ligne dudit paragraphe et l'insertion du mot "guarantee" en son lieu et place.

3. Est modifié le paragraphe 2 de l'article 8 du chapitre 118 des versions anglaise et française des lois de 1911 par la suppression des mots "quatre-vingt mille dollars" aux quatrième et cinquième lignes dudit paragraphe, et l'insertion en leur lieu et place des mots "cent vingt mille dollars, mais la nouvelle compagnie pourra commencer les opérations de cautionnement en sus de l'assurance contre les accidents et la maladie, lorsque son capital social versé s'élèvera à quatre-vingt-quinze mille dollars, ou pourra commencer les opérations d'assurance contre le vol avec effraction en sus de l'assurance contre les accidents et la maladie, lorsque son capital social versé s'élèvera à soixante-quinze mille dollars".

4. Est modifié le paragraphe 4 de l'article 8 du chapitre 118 des versions anglaise et française des lois de 1911 par la suppression du mot "trente" à la quatrième ligne dudit paragraphe et l'insertion des mots "soixante et dix" en son lieu et place.

On ajoute les deux derniers articles pour obéir aux règlements du département des assurances.

Sir WILFRID LAURIER: Où se trouve le bureau principal de cette compagnie?

M. DOHERTY: A Montréal.

Sir WILFRID LAURIER: Où a-t-elle été constituée civilement?

M. DOHERTY: La compagnie, sous un autre nom, a été, à l'origine, constituée civilement dans la province de Québec, et par un statut de 1911, son nom fut changé en celui de Merchants' and Employers' Guarantee and Accident Company, et des dispositions furent arrêtées au sujet du capital qu'elle devrait posséder pour poursuivre son industrie. La raison qui nous porte à opérer ces changements, c'est que, en déterminant le montant requis quant au capital, au temps où le bill a été adopté, le département des assurances a agi suivant la version anglaise et qu'il a exigé un capital convenant aux opérations d'une compagnie d'assurance d'obligation, capital qui est, si je comprends bien, moins élevé que celui requis pour lui permettre de faire du cautionnement. On s'est trouvé en face de cette situation irrégulière: d'après la version française du statut basé sur la requête rédigée en français, la compagnie a reçu le pouvoir de faire des opérations de cautionnement, alors que d'après la version anglaise, elle ne semblait autorisée qu'à faire de l'assurance d'obligations. L'obligation, quant au capital, était basée sur la version anglaise et elle ne stipulait, en conséquence, qu'un capital tel qu'il suffisait, à l'avis du département, à donner à la compagnie raison de poursuivre les affaires d'une compagnie d'assurance d'obligations. Ce bill est dû à l'initiative du Gouvernement, parce que l'erreur qu'il faut corriger a été commise par les fonctionnaires de cette Chambre. Les requérants ont soumis leur demande à la Chambre dans une langue qu'ils ont le droit d'employer et, dans la version française, il était parfaitement évident qu'on voulait faire des opérations de cautionnement, mais une erreur s'est glissée dans la traduction et on ne l'a relevée que plus tard. Le département des assurances a recommandé qu'on operât les modifications qui sont la conséquence de l'erreur primitive.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION POUR L'AUGMENTATION DES SENATEURS DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de résolution suivant:

Décide qu'il y a lieu de pourvoir à la nomination de trois membres additionnels du Sénat pour la Colombie-Anglaise.

Sir WILFRID LAURIER: Il serait peut-être à propos de discuter cette question maintenant.

M. BORDEN: La province de la Colombie-Anglaise a été réunie à la Confédération par un décret du conseil qui stipulait qu'elle serait représentée au Sénat

du Canada par trois membres. Un examen attentif des statuts sur lesquels on a basé ce décret du conseil pourrait nous porter à conclure qu'il serait possible qu'on eût oublié quelque détail. Quoi qu'il en soit, on a observé ce décret du conseil depuis un grand nombre d'années, et l'on a toujours considéré que la Colombie-Anglaise était représentée au Sénat par trois membres et il en est encore ainsi aujoud'hui. Lors de la création des provinces d'Alberta et de Saskatchewan, en 1905, on adopta une disposition d'après laquelle chacune de ces provinces serait représentée par quatre députés et que ce nombre pourrait être porté à six, après le prochain recensement décennal. A l'origine, la base de la représentation des différentes provinces au Senat n'a pas été fixée par le chiffre de la population, et il ne semble pas qu'on l'ait établie sur un principe qu'il est facile de définir.

La représentation semble avoir été fixée de façon arbitraire. Aux termes de certaine disposition, les provinces constituant alors la Confédération devaient former les trois divisions d'Ontario, de Québec et des Provinces maritimes. L'Ontario devait avoir vingt-quatre représentants au Sénat; chacune des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, douze, et celle de Québec, vingt-quatre, chacun des sénateurs représentant cette province devant être nommé pour l'un des vingt-quatre collèges sénatoriaux du Bas-Canada. Les sénateurs des autres provinces ne devaient représenter aucune circonscription particulière. Advenant l'entrée de l'île du Prince-Edouard dans la Confédération, le nombre des représentants de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick au Sénat devait être réduit de quatre, et quatre sénateurs devaient être attribués à la nouvelle province. Des dispositions furent aussi arrêtées à l'égard de la représentation de Terre-Neuve au Sénat pour le cas où cette colonie serait admise dans la Confédération.

Aux termes d'une autre disposition, Sa Majesté peut, par décret en conseil, augmenter de trois ou de six le nombre des sénateurs; quand le nombre est ainsi augmenté de trois, il doit être nommé un sénateur pour chacune des divisions de Québec, d'Ontario et des Provinces maritimes; et quand il est augmenté de six, il doit être nommé deux sénateurs pour chacune de ces mêmes divisions, et il ne doit plus être nommé de nouveaux sénateurs tant que la représentation de chacune de ces trois divisions n'est pas revenue au nombre fixe de vingt-quatre sénateurs.

[M. Borden.]

A part la disposition à laquelle je viens de faire allusion, il n'y a dans la Constitution aucune prescription relativement à la création ou l'établissement d'une quatrième division sénatoriale au Canada; or, porter à six le nombre des sénateurs de chacune des quatre provinces de l'Ouest équivaut à établir une quatrième division, mais pour arrêter les dispositions législatives nécessaires à cet égard, il faudra obtenir la modification de l'acte de l'Amérique britannique du Nord en ce qu'il a trait à l'augmentation du nombre des sénateurs en certains cas.

Lorsque, il y a quelque temps, l'un de ces projet vint en discussion, le chef de l'opposition aborda ce sujet et, si je m'en souviens bien, fit observer qu'il y aurait tout lieu d'établir une quatrième division sénatoriale composée des quatre provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise. Les projets dont la Chambre est saisie ne tendent pas à autre chose, mais il faudra, je le répète, apporter quelque modification à la Constitution. Il me paraît évident que toute loi rendue par ce Parlement dans le but d'augmenter le nombre des représentants de la Colombie-Anglaise au Sénat devra être sanctionnée par une loi du parlement impérial. Voilà pourquoi la nouvelle loi n'entrera en vigueur que le jour où elle aura obtenu cette sanction.

Je trouve un précédent à ce que je propose dans la loi concernant la nomination de l'Orateur suppléant du Sénat, qui fut votée en 1894 avec l'entente qu'elle n'entrerait en vigueur que le jour où Sa Majesté y donnerait son assentiment par proclamation dans la " Gazette du Canada ". La question de savoir si le Parlement n'outrepassait pas ses pouvoirs en votant une telle loi fut soumise aux jurisconsultes de la couronne en Angleterre, et bien que ceux-ci eussent exprimé des doutes quant à la nécessité d'une loi confirmative, cette loi fut votée en 1895.

Il y a eu lieu, à mon avis, de placer la Colombie-Anglaise, en ce qui concerne sa représentation au Sénat, sur le même pied que les autrs provinces de l'Ouest, et je crois avoir déjà déposé sur le bureau de la Chambre le texte de certaine délibération que l'assemblée législative de cette province votait à une session réc nte. Cette résolution fut transmise au Gouvernement par la lettre suivante:

Province de la Colombie-Anglaise.
Le 3 mars 1914.
En l'hôtel du gouvernement,
Victoria (C.-A.).

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous adresser sous ce pli copie d'un rapport approuvé renfer-

mant le texte de la motion par laquelle l'assemblée législative de cette province prie le gouvernement fédéral d'augmenter le nombre des sénateurs représentant cette province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

Thos. W. Paterson,

Lieutenant-gouverneur.

A l'honorable secrétaire d'Etat,

Ottawa.

L'ordre du jour en question est ainsi conçu:

Le comité du conseil soumet à la ratification de Son Honneur le lieutenant-gouverneur une délibération votée par l'assemblée législative de la province de la Colombie-Anglaise et ainsi conçue:

La Chambre,

Considérant que le Parlement du Canada a mis à l'étude un projet de loi portant sur une répartition nouvelle de la représentation à la Chambre des communes;

Considérant que des mesures sont prises en vue de la nomination de nouveaux sénateurs;

Considérant que l'on prend des mesures pour porter à six le nombre des sénateurs représentant chacune des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta;

Considérant aussi que le chiffre de la population de la Colombie-Anglaise, établi par le recensement de 1911, supporte avantageusement la comparaison avec celui des autres provinces susmentionnées, et qu'il s'accroît rapidement;

Considérant de plus que, eu égard à la superficie et à l'importance de la province de la Colombie-Anglaise, il est à propos et nécessaire de tenir compte comme il convient des titres de cette province au moment de faire ces nominations;

Décide de prier Son Honneur le lieutenant-gouverneur de transmettre au gouvernement fédéral, par les voies régulières, le vœu de cette Chambre que le nombre des sénateurs de la province de la Colombie-Anglaise soit porté à six, afin que cette province se trouve, en ce qui concerne la représentation au Sénat, sur le même pied que les autres provinces de l'Ouest.

Le comité ordonne que copie de la présente délibération soit transmise à l'honorable secrétaire d'Etat du Canada.

Henry Esson Young,

Greffier du conseil exécutif.

Victoria, 2 mars 1914.

Sir WILFRID LAURIER: A l'heure qu'il est, la Chambre se trouve saisie de quatre projets de résolution tendant à porter, de quatre qu'il est en ce moment, à six le nombre des représentants au Sénat des quatre provinces de l'Ouest, savoir: le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise. Pour ma part, je ne vois pas d'inconvénient à légiférer dans ce sens.

Il y a quelques années, à l'époque de la création des deux nouvelles provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, je faisais observer qu'il y aurait lieu de faire pour les provinces de l'Ouest ce que l'on avait déjà fait pour celles de l'Est, c'est-à-dire créer une division nouvelle qui, désignée sous le nom de division de l'Ouest, porterait à quatre le nombre des divisions sénatoriales.

Ainsi que le premier ministre le disait il y a un instant, à la création de la Confédération, trois divisions furent créées: Ontario, Québec et les Provinces maritimes, et à chacune de ces divisions on attribua vingt-quatre représentants au Sénat. Prévoyant qu'avec le temps de nouvelles provinces seraient ajoutées à la Confédération, le législateur arrêta des dispositions à l'égard de la représentation au Sénat de l'île du Prince-Edouard et de Terre-Neuve qui, pensait-on, se joindrait à la Confédération. Mon très honorable ami fait voir quelles sont les dispositions relatives à l'île du Prince-Edouard. Il fut décrété que dans le cas où l'île du Prince-Edouard serait admise dans la Confédération, cette province aurait droit à quatre représentants au Sénat et que le nombre des représentants du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse serait réduit à vingt, ce qui laisserait à vingt-quatre le nombre des représentants de la division des Provinces maritimes. Il fut encore arrêté à la même époque qu'il serait accordé quatre sénateurs à Terre-Neuve, ce qui portait à soixante-seize au lieu de soixante-douze le nombre des représentants au Sénat.

Bien qu'ayant prévu la réunion de la Colombie-Anglaise à la Confédération, les auteurs de celle-ci, chose singulière, n'ont pas arrêté de mesures quant à la représentation de cette province au Sénat. Quand la Colombie-Anglaise fut admise dans la Confédération, on lui accorda trois représentants au Sénat, augmentant d'autant le nombre des sénateurs que la Constitution fixait cependant à soixante-douze. On avait sans doute fait un oubli dans le temps; mais, comme l'a dit mon très honorable ami, il s'est déjà écoulé plus de quarante ans, et bien que la Colombie-Anglaise ait été représentée au Sénat sans autorisation, il ne serait pas utile de chicaner sur le fait accompli. Je me bornerai donc à faire observer au premier ministre que la Constitution ne s'oppose en aucune façon à l'augmentation du nombre des représentants au Sénat des deux provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, que le Parlement est autorisé à décréter cette augmentation. Nous n'avons pas le même pouvoir en ce qui concerne la Colombie-Anglaise, et si nous édictons une loi pour augmenter le nombre des sénateurs de cette province, il faudra que cette loi soit ratifiée par le parlement impérial. Je prétends aussi qu'à l'heure actuelle nous ne sommes pas plus autorisés à augmenter le nombre des représentants du Manitoba au Sénat que nous

n'avons le droit d'ajouter au nombre des sénateurs de la Colombie-Anglaise.

Il est vrai qu'il y a deux ans, lorsque nous avons agrandi les frontières du Manitoba, nous avons inscrit dans la bill une disposition à l'effet que cette province devrait être représentée au Sénat par six membres, mais je soumets en toute confiance au jugement de mon très honorable ami que ce n'était là qu'une expression de notre intention de le faire décréter par l'autorité compétente, et que le Parlement fédéral, tel qu'il est actuellement constitué, n'a pas le pouvoir d'augmenter la représentation du Manitoba au Sénat. Je suggérerais à mon très honorable ami de procéder d'une façon différente de celle qu'il propose à l'heure présente. Je crois, en toute vérité, que nous n'avons pas le droit d'augmenter la représentation de la Colombie-Anglaise au Sénat, et, à mon avis—je ne sais pas si cette opinion est partagée par les honorables députés de la droite—nous n'en avons pas davantage le pouvoir à l'endroit du Manitoba,—tout au moins ce pouvoir d'augmenter la représentation du Manitoba au Sénat ne saurait être considéré absolument clair. Je proposerai donc à mon très honorable ami de procéder comme nous l'avons fait dans des circonstances semblables, antérieurement, alors que nous avons demandé une loi impériale; et au lieu d'adopter des lois que nous n'avons pas le droit de créer, pour ensuite demander la sanction des autorités impériales, il vaudrait mieux procéder par voie d'une adresse royale présentée par le Sénat et la Chambre des communes à Sa Majesté, demandant la législation nécessaire qui nous accorderait les pouvoirs que nous ne possédons pas maintenant. Je répète ce que j'ai dit il y a un instant, par suite du développement des provinces de l'Ouest, elles ont certainement droit à l'augmentation de leur représentation au Sénat, et je crois que dans l'ensemble cette augmentation devrait être de vingt-quatre représentants. Je pense qu'il serait plus conforme à la coutume constitutionnelle d'adopter une adresse déclarant que nous créons dans l'Ouest un groupement nouveau des provinces de l'Ouest auquel il conviendrait de nommer une représentation de vingt-quatre,—un groupement nouveau formé des provinces de Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Anglaise, tout comme nous avons le groupement dans lequel entrent le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'Île du Prince-Edouard, dont la représentation au Sénat est composée de vingt-quatre membres.

M. BORDEN: Les observations de mon très honorable ami méritent naturellement qu'on leur accorde une grande attention. On pourrait peut-être permettre l'adoption de la résolution présente, pour que le bill soit présenté, et je conférerai avec mon très honorable ami avant de prendre une décision quelconque à ce sujet.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité général.)

Rapport est fait sur le projet de résolution qui est adopté.

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

M. BORDEN demande à déposer un projet de loi (bill n° 184) concernant la représentation de la province de la Colombie-Anglaise au Sénat.

Cette motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI SUR LES JEUNES DELINQUANTS.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion du projet de loi (bill n° 174), déuosà par l'honorable M. Doherty, tendant à modifier la loi concernant les jeunes délinquants.

Sur l'article 1er (nomination d'un juge suppléant).

M. LEMIEUX: Quel est le but de cet amendement?

L'hon. M. DOHERTY (ministre de la Justice): Donner au juge du tribunal des jeunes délinquants le pouvoir de nommer un juge suppléant, sous réserve de l'approbation du procureur général de la province. On a constaté dans quelques-uns des grands centres, et notamment dans la ville de Montréal, qu'en certaines circonstances le juge ne peut pas se trouver au tribunal tous les jours pour y remplir ses fonctions. Actuellement, il faut requérir un magistrat de la cour de police en l'absence du juge. Bien que ces messieurs qui sont appelés fassent certainement leur travail d'une façon excellente, on a cru toutefois qu'il n'était pas à désirer qu'une personne étrangère à l'exécution de la loi des jeunes délinquants, qui recherche plutôt la correction paternelle que l'application du droit criminel, pût intervenir dans la direction de ce tribunal.

Il semble opportun qu'une personne habituée au système soit nommée pour voir à la besogne courante. Je crois qu'il arrivera probablement très rarement que des

fonctionnaires du tribunal seront nommés juges suppléants. Cette législation a été fortement recommandée par le juge Choquette, dont tous reconnaîtront la compétence dans l'application de cette loi particulière. On a laissé croire toutefois que des cas pouvaient se présenter où des personnes qui s'intéressaient à quelqu'un des jeunes délinquants ne jugeraient pas désirable qu'un autre que le juge lui-même instruisît l'affaire. Pour satisfaire à ce désir, je propose que la loi soit modifiée par l'insertion d'un deuxième article décrétant que:

Aucun juge suppléant n'instruira ou ne jugera aucune cause qu'un comité du tribunal des jeunes délinquants désire réserver à l'instruction ou au jugement du juge même du tribunal des jeunes délinquants.

La loi prévoit la formation d'un comité de citoyens, agissant sans honoraires, qui agira de concert avec le juge du tribunal des jeunes délinquants; et je sais qu'à Montréal il existe des comités de ce genre qui s'intéressent activement aux enfants qui comparaissent devant ce tribunal. On a cru que lorsqu'une cause, dans leur opinion, est considérée si importante que le juge lui-même devrait l'instruire, les comités devraient avoir le droit de faire requête à cette fin et que cette requête devrait être accordée.

(L'amendement est adopté.)

M. LEMIEUX : J'approuve certainement cette proposition. D'après ce que j'en apprends, le tribunal des jeunes délinquants de la ville de Montréal, sous la direction éclairée de M. le juge Choquette, obtient grand succès. Il est toutefois un amendement que je suggèrerais à mon honorable ami; et en le suggérant, je me fais le simple porte-parole d'une opinion exprimée par un grand nombre d'amis de la cour des jeunes délinquants. C'est que les séances du tribunal devraient être strictement privées; c'est-à-dire que le compte rendu n'en devrait pas être publié par la presse. Plusieurs sociétés et des corps religieux de Montréal ont fait des représentations dans ce sens au procureur général. Le tribunal des jeunes délinquants a été crée par le Parlement parce qu'on croyait que les garçonnets et fillettes qui tombent au début de leur vie devraient être tenus à l'écart des criminels plus vieux, et qu'on leur donne l'occasion de se corriger par suite du traitement paternel que leur accorde la société, représentée par le juge. J'ai souvent constaté que des causes instruites au tribunal des jeunes délinquants étaient entièrement rapportées dans les journaux. Je suis ami de la presse et quelque peu journaliste moi-même, mais je crois qu'on peut glaner assez de faits divers de ce genre dans les autres tribunaux, sans publier le compte rendu des séances de la cour des jeunes délinquants.

M. DOHERTY: Si l'honorable député veut consulter la loi, il verra que l'article 10 prévoit suffisamment ce qu'il propose. Il dit:

Les procès des enfants se feront sans publicité et séparément et à part des procès des autres personnes accusées, et à telles heures utiles qui seront fixées à cette fin.

Le paragraphe 2 prévoit que les procès pourront être faits dans le bureau privé du juge ou dans toute autre pièce privée du palais de justice.

Le paragraphe 3 est conçu ainsi qu'il suit:

Aucun rapport du procès ou d'une autre partie d'une accusation portée contre un enfant, dans laquelle le nom de l'enfant ou de ses parents ou tuteurs est donné, ne sera publié dans aucun journal ou autre publication, sans permission spéciale du juge.

M. LEMIEUX: Je suis au courant de cela, mais malheureusement je puis citer des cas où des rapports ont été publiés, tout à fait à l'encontre de l'opinion de ceux qui s'intéressent à ces tribunaux.

(Rapport est fait sur le projet de loi, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

èLa séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

Reprise de la séance.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION CONCERNANT LES DEPOSANTS DE LA FARMERS' BANK.

La Chambre se forme en comité général et passe à la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire qu'une somme n'excédant pas en totalité un million deux cent mille piastres, prise sur le fonds consolidé du revenu du Canada, sera affectée et payée aux personnes créancières de la "Farmers' Bank of Canada" pour des deniers déposés dans ladite banque, en vue de solder les montants respectifs portés à leur crédit dans les livres de la banque quand cette dernière a suspendu ses paiements.

M. OLIVER: Existe-t-il une entente sur ce bill? J'ignore quelle est l'intention du chef de l'opposition sur ce point.

L'hon. M. WHITE (ministre des Finances): Je presume que, suivant le cours ordinaire, la discussion principale se fera lors

de la 2e lecture. Entretemps, je serai très heureux d'expliquer d'une façon générale, si quelque honorable député le désire, les motifs de la proposition ministérielle.

M. A. K. MACLEAN: Le ministre pourrait peut-être donner une brève explication.

M. WHITE: Mon honorable ami d'Halifax m'ayant demandé de m'expliquer, je dirai que les propositions du Gouvernement, incorporées dans cette résolution, sont basées sur le rapport de sir William Meredith, maintenant juge en chef de l'Ontario, lequel, on s'en souvient, a été nommé en 1912 commissaire pour s'enquérir des affaires de la Farmers' Bank depuis son autorisation.

Son rapport établit que le certificat du bureau de la trésorerie, qui, d'après la loi des banques, était nécessaire avant que la banque put commencer à faire des affaires, a été obtenu au moyen de représentations fausses et frauduleuses. A ce sujet, j'appellerai l'attention de la Chambre sur le premier paragraphe de la page 8 du rapport imprimé du commissaire, qui est ainsi conçu:

Ma conclusion sur cette partie de l'enquête est que le bureau de la trésorerie a été induit à accorder son certificat par des représentations fausses et frauduleuses de la part de Travers, et que si les faits que j'ai mentionnés au sujet de la manière dont la somme de $250,000 était composée avaient été dévoilée, le bureau de la trésorerie n'aurait pas donné son certificat.

Je signalerai aussi l'article 3 à la page du rapport, conçu ainsi qu'il suit:

Il est vrai, ainsi que M. Fielding a dit dans sa déposition, qu'à sa connaissance Travers était un banquier qui jouissait d'une bonne réputation; mais, à mon avis, ce n'était pas une raison suffisante pour ne pas avoir institué une enquête sur les choses que l'on avait signalées à son attention. Il était facile de faire cette enquête, sans occasionner aucun délai considérable, et cette enquête aurait sans aucun doute fait découvrir la manière dont les $100,000 avaient été obtenus, et le bureau de la trésorerie n'aurait pas donné son certificat.

Le rapport du commissaire établit en outre qu'il y a eu négligence de la part du bureau de la trésorerie dans l'émission du certificat. Le paragraphe 6 de l'article 8 dit ce qui suit:

Je ne prétends pas que le ministre aurait eu raison à cause de ces informations de ne pas autoriser l'émission du certificat, ou le bureau de la trésorerie de refuser ledit certificat, mais ayant été ainsi averti je dis que le bureau de la trésorerie devait faire une enquête avant de décider s'il devait accorder ou refuser le certificat.

En résumé, l'enquête en question aurait fait découvrir que Travers, le gérant général de la banque, celui qui a causé sa déconfiture, avait fait de fausses déclarations au ministre des Finances et au bureau de la trésorerie. Elle aurait démontré que les directeurs provisoires avaient fait un contrat de cinq ans avec Travers, et lui avaient confié l'organisation et l'administration de la banque. J'appellerai en passant l'attention sur le paragraphe 3 à la page 5 du rapport:

Il ressort de ces conventions et résolutions que l'intention était de vendre la charte de la banque à Travers, et de lui en donner l'organisation et l'administration, les directeurs provisoires devant abdiquer leurs fonctions et agir suivant son avis, et c'est ce qui a eu lieu.

Si les certificats n'avaient pas été accordés, la banque n'aurait pas pu être établie; ou si plus tard on ne s'était pas strictement conformé à la loi des banques, la banque n'aurait pas commencé ses opérations avec Travers comme gérant général, parce que si la trésorerie avait fait l'enquête que le commissaire dit qu'il était de son devoir de faire, on aurait découvert le caractère réel de Travers; naturellement, si la banque n'avait pas commencé ses opérations, ou si après les avoir commencées, elle les avait mises sous une administration prudente et honnête, les déposants n'auraient pas été exposés aux pertes qu'ils ont subies.

M. A. K. MACLEAN: Après tout, est-ce que la conclusion du commissaire n'est pas que si la banque n'avait pas commencé ses opérations, il n'y aurait pas eu de perte?

M. WHITE: Je ne crois pas que ce soit explicitement la conclusion du commissaire. J'explique dans le moment que si la trésorerie n'avait pas accordé son certificat la banque n'aurait pas pu ouvrir ses portes au public.

M. MACLEAN: Et alors personne n'aurait rien perdu?

M. WHITE: Evidemment, il n'aurait pas pu y avoir de pertes. Si d'un autre côté, à une date ultérieure, on avait observé la loi, si l'on avait reçu $500,000 de souscription sérieuse, et si $250,000 avaient été réellement payés, ainsi que le veut la loi; si alors cette enquête avait été faite, il aurait été impossible de mettre Travers à la tête de la banque, parce qu'à cette enquête, que le commissaire dit que la trésorerie aurait dû faire, on aurait découvert que Travers s'était parjuré dans la déclaration qu'il a faite au ministère des Finances pour se conformer à la loi. Mais, grâce à la négligence du bureau de la trésorerie, tel que le dit le commissaire, la banque a pu commencer sa carrière malheureuse, et avec Travers à sa

tête comme gérant général—Travers que le bureau de la trésorerie aurait découvert s'être parjuré dans sa déclaration s'il avait fait l'enquête, et n'être digne d'aucune confiance. Tel est, dans ses grandes lignes, l'attitude que prend le Gouvernement dans cette affaire.

Je n'en dirai pas plus long, parce que le débat aura lieu dans la discussion générale du bill, mais je ferai inscrire au hansard un état de la situation de la banque, fourni par le liquidateur, à la date du 1er mai 1914, il y a quelques jours seulement. Le voici:

Toronto, 1er mai 1914.

Dans l'affaire de la Farmers' Bank du Canada.

Etat approximatif des affaires.

Passif.

Billets en circulation, avec intérêts, non payés		$ 332,133 00
Dépôts dus au gouvernement provincial		26,533 00
Dépôts:		
Epargnes et comptes courants	$1,134,425 00	
Moins, dépôts payés après les heures.	389 20	
		1,134,035 80
Traites non payées		23,690 00
Dû aux créanciers pour perceptions.		13,704 00
Autres réclamations		20,754 00
		$1,550,890 80

Actif

Dépôts chez le Receveur général pour garantir la circulation	$ 21,000 00
Edifice et meubles de la banque évalués à	3,500 00
Propriétés minières évaluées à	2,500 00
Immeubles et hypothèques	40,286 00
Valeur des comptes et effets à recevoir	47,303 00
	$ 114,589 00
Double responsabilité, valeur estimée de la partie non payée	120,779 00
Mine Keeley, prix offert	150,000 00
	$ 385,368 00

Au sujet de la mine Keely pour laquelle on a une promesse de $150,000, le liquidateur m'a dit, le 3 avril, qu'il s'attendait que ceux qui ont cette promesse allaient s'en prévaloir. Il faut qu'ils agissent d'ici à deux mois, car ils ont payé une garantie de $10,000. Le liquidateur m'a dit aussi que l'on a extrait de cette mine pour $30,000 ou $40,000, qui appartiendront au liquidateur si les acheteurs n'exécutent pas leur engagement. Il paraît être d'opinion qu'ils achèteront et que la mine rapportera $150,000. Cette somme a été conséquemment comprise dans l'actif. D'après l'état ci-dessus, y compris tout l'actif sur lequel, d'après le liquidateur, on peut espérer réaliser quelque chose, les déposants, tant à la caisse d'épargne que en compte courant, ne recevront rien. Il faudra ajouter au passif les frais de liquidation qui seront assez forts. Il y aura aussi la rémunération et les déboursés du liquidateur, ainsi que les frais de justice.

M. A. K. MACLEAN: Combien retirera-t-on de la double responsabilité?

M. WHITE: Le liquidateur estime que la double responsabilité produira $120,779.

M. MACLEAN: Le Gouvernement touchera-t-il le produit de la mine Keely si celui qui a la promesse de vente l'achète?

M. WHITE: Ainsi que je l'ai expliqué, le produit de cette mine, si elle est vendue, est compris dans l'actif, et même avec cela il ne restera rien pour rembourser les dépôts en caisse d'épargne et en compte courant. Dans le bill que je déposerai, le Gouvernement, quant aux paiements aux déposants, sera subrogé à leurs droits dans la liquidation. Au cas où il y aurait une balance, elle appartiendra au Gouvernement, et celui-ci aura droit aux avantages de la subrogation.

M. SINCLAIR: Ce bill donnera-t-il quelques avantages aux créanciers de la banque, dont l'argent n'est pas en dépôt?

M. WHITE: Le bill ne s'applique qu'aux déposants en compte courant ou à la caisse d'épargne; il ne s'applique pas aux détenteurs de traites ou mandats sur la banque.

M. A. K. MACLEAN: Je vois dans les journaux qu'il existerait entre les déposants et les actionnaires une entente au sujet de la division de toute somme qui pourrait être reçue du Gouvernement en vertu de ce bill. Le ministre voudra-t-il dire à la Chambre s'il sait que des paiements de ce genre ont été faits et quelle en est la nature?

M. WHITE: Je n'ai aucun renseignement authentique concernant cette entente. J'ai vu dans les journaux, comme mon honorable ami, que les déposants, de leur propre mouvement, se proposaient de donner, sur les sommes qu'ils doivent recevoir du Gouvernement, suffisamment aux actionnaires pour les relever de leur double responsabilité, mais je n'ai aucun renseignement officiel à ce sujet, et je ne sais pas quel est le nombre des déposants, s'il y en a, qui ont fait une convention de ce genre. Comme mon honorable ami, je n'ai d'autres renseignements que des ouï-dire.

M. PROULX: Le ministre a dit que le Gouvernement serait subrogé à leurs droits. Le Gouvernement appliquera-t-il, à l'égard

des actionnaires, la loi de la double responsabilité?

M. WHITE: Le Gouvernement ne peut pas intervenir. La liquidation doit se faire selon la loi des liquidations, et cette loi est conforme à celle qui impose la double responsabilité. Toutes dettes et tous frais payés, s'il restait un excédent en faveur des déposants, le Gouvernement serait subrogé à leurs droits à ce sujet; mais il n'est pas probable qu'il en reste, car, comme je l'ai dit, le liquidateur estime à $120,779 ce qu'il ne pourra pas réussir à percevoir en vertu de la double responsabilité. Quand même il percevrait cette somme, l'actif ne suffirait probablement pas encore à éteindre toutes les créances. Le Gouvernement ne doit donc pas s'attendre à tirer grand avantage de la subrogation établie en sa faveur. Je fournirai d'autres détails dans la discussion générale du projet de loi. Je termine en citant ce que dit le commissaire à la page 10 du rapport imprimé, au sujet de l'administration de la banque par Travers et de la nature de la faillite de cette banque:

L'administration qui suivit fut caractérisée par une grossière extravagance, par l'imprudence, l'incompétence, la malhonnêteté et la fraude et a abouti à la perte complète du capital versé et de tous les dépôts, soit une perte de pas moins de $1,806,437, malgré tout ce qu'on aura pu retirer des actionnaires en vertu de la double responsabilité. L'histoire des banques de ce pays ou de tout autre pays du monde n'aura pas encore offert d'exemple d'un pareil désastre.

M. GUTHRIE: L'honorable ministre veut-il protéger les déposants sans égard aux actionnaires? Comme le savent plusieurs députés, on cherche à faire signer par les déposants une convention d'après laquelle ils s'engageraient à abandonner aux actionaires 30 p. 100 du montant de leurs dépôts, pour les exempter de souffrir de la double responsabilité. Je l'ai appris de mes clients et d'autres personnes à qui l'on s'est adressé à cette fin, même par lettre les prévenant qu'ils n'auraient rien, s'ils ne signaient pas.

M. WHITE: L'honorable député sait-il si l'on a fait signer pareille convention par beaucoup de déposants jusqu'à cette date? Pour moi, je n'en sais rien.

M. GUTHRIE: Non, mais certains députés m'ont dit qu'ils avaient conseillé aux déposants de signer, et je voudrais savoir si le Gouvernement va protéger les déposants, y compris ceux qui ont signé.

M. WHITE: Comment les protéger?

M. GUTHRIE: En décrétant que les engagements qu'ils auront signés jusque-là seront nuls.

M. WHITE: Le Gouvernement n'a pas à s'occuper de ce que les déposants peuvent faire de leur argent. Je ne connais ces propositions que par ouï-dire; mais ce que je puis affirmer, c'est que l'argent que le déposant aura reçu lui appartiendra et qu'il pourra en faire ce qu'il voudra. Le ministère des Finances lui enverra son chèque et nous n'aurons pas à lui dire quoi en faire, même pour le protéger, car il a certainement droit de se lier par contrat tant que nous ne le lui aurons pas défendu. Craignons de trop pénétrer dans le domaine de la loi à ce sujet.

M. GUTHRIE: Il se trouvera probablement protégé si on lui envoie le chèque directement.

M. WHITE: C'est ce que j'ai l'intention de faire.

M. A. K. MACLEAN: Ce projet de loi est fort regrettable; il tend à créer un très mauvais précédent et est très mal vu du public. Le ministre a bien fait de dire qu'il attendait la deuxième lecture du bill pour donner d'autres détails. J'ai demandé un rapport donnant les noms des déposants et le montant du dépôt de chacun, afin d'établir la moyenne de ces dépôts. Je prierai le ministre de vouloir bien faire préparer, d'ici à la deuxième lecture, un rapport établissant le chiffre de ces dépôts, de $1 à $1,000; de $1,000 à $2,000 et ainsi de suite.

M. WHITE: Je puis renseigner l'honorable député sans retard.

M. A. K. MACLEAN: Que l'honorable ministre veuille consigner ce renseignement dans le compte rendu des débats et me fournir un état faisant voir quel a été le montant des dépôts à la fin de chaque année, depuis 1906, année de la fondation de la banque jusqu'à 1910, année où elle ferma ses portes, état qu'il voudra bien faire consigner aussi dans le compte rendu. Je serais heureux de l'entendre expliquer, à ce propos, comment le Gouvernement a pu refuser de faire droit à la requête des actionnaires et sur quoi il se base pour traiter différemment leurs réclamations et celles des déposants.

M. WHITE: J'ai produit, l'autre jour, en l'absence de mon honorable ami, une liste de tous les déposants ayant eu des comptes courants ou des comptes d'épargne à la Farmers' Bank, et un rapport faisant voir quel en était le montant à la fin des années 1907, 1908, 1909 et 1910. L'honorable député n'a pas vu ce rapport, mais il y a deux ou trois jours qu'il est déposé.

M. ROSS: L'honorable ministre a-t-il déposé une liste des actionnaires ou va-t-il en déposer une?

M. WHITE: On ne m'a pas demandé cette liste-là et je ne l'ai pas; mais je puis me la procurer et la déposer. Je puis renseigner l'honorable député d'Halifax quant au nombre des déposants et au chiffre moyen des dépôts. J'ai à ce sujet un mémoire que j'avais demandé aux liquidateurs avant que l'honorable député m'eût exposé sa propre demande. Voici ce mémoire:

Nombre des déposants	6,779
Total des dépôts, y compris récipissé de dépôts	$1,134,036 00
Chiffre moyen des dépôts	167 00
Dépôts les plus considérables.	
Township de West-Zorra, Embro	18,741 09
J. C. Hayam, Camden-East	15,115 19
Township de Wormington, Millbank	10,674 96
Imperial Fire Insurance Company, Toronto	8,226 78
R. Harman, trésorier, township de Scott, Zéphyr	6,485 91
J. Sevana, Brucefield	6,347 13
A. Fraser, Embro	5,566 73
Corporation d'Equising, Norval	4,448 59
A. Lyons, Kerwood	3,747 24
Fort William Land Investment Company, Toronto	3,732 56
Récipissé de dépôt, A. Armstrong, Belleville	11,206 40

La liste comprend des dépôts qui varient depuis quelques cents jusqu'à des montants considérables comme ceux-là.

M. A. K. MACLEAN: Y a-t-il dans ce mémoire autre chose que ce que vient de lire mon honorable ami?

M. WHITE: Non. Si mon honorable ami désire connaître le nombre de ceux dont le dépôt est de plusieurs mille dollars, j'obtiendrai ce renseignement, s'il croit que la chose est essentielle à la discussion du bill.

M. MACLEAN: J'aimerais à le savoir.

M. WHITE: Je vais tâcher de l'obtenir.

M. ROSS: Est-ce que mon honorable ami accorde aux déposants un intérêt sur le montant de leur dépôt?

M. WHITE: Je ne crois pas que les déposants insistent pour de l'intérêt.

M. ROSS: Le même principe est là.

M. WHITE: Tout de même, vous parlez de l'intérêt et non pas du principal.

Mon honorable ami d'Halifax demande commen nous pouvons faire une distinction entre les actionnaires et les déposants. Je crois que cette différence est aisée à concevoir. Les actionnaires sont les propriétaires de la banque; ce sont eux qui élisent les directeurs; ces derniers choisissent ou maintiennent dans leurs charges le gérant et les autres fonctionnaires qui ont dans les mains l'administration de la banque. Nous ne pouvons voir en vertu de quel principe le Gouvernement aiderait les actionnaires, car, comme je l'ai dit, ils sont eux-mêmes les propriétaires de la banque, dont ils conduisent les affaires conformément aux dispositions de la loi des banques. Si les directeurs qui les ont élus ou les agents de ces directeurs sont malhonnêtes ou dissipent par incompétence, extravagance ou fraude les biens de la banque, les actionnaires ne sauraient prétendre à un secours de notre part.

M. LEMIEUX: J'avais fait inscrire au Feuilleton, l'autre jour, la question qui suit:

Est-ce que le Gouvernement se propose de rembourser les déposants de la banque Ville-Marie, de la banque du Peuple et de la banque de Saint-Jean, trois banques qui ont failli au cours des quinze ou seize dernières années?

A cette question, mon honorable ami a répondu dans la négative. Depuis cette réponse, j'ai reçu quelques lettres. Les habitants du comté de Rouville, que je représente, ceux de la circonscription électorale de Saint-Jean-et-Iberville et aussi, jusqu'à un certain point, les habitants du comté de Saint-Hyacinthe, ont éprouvé de grandes pertes par suite de la faillite, il y a deux ans, de la banque de Saint-Jean; surtout dans les paroisses de Saint-Césaire, de Saint-Paul, Marieville, Sainte-Angèle et l'Ange-Gardien, beaucoup de mes électeurs, beaucoup de veuves et de mineurs ont été presque ruinés par la faillite de cette banque.

Pour ce qui est de la faillite de la banque Ville-Marie, j'en connais peut-être plus intimement la cause, parce qu'à cette époque j'exerçais à Montréal la profession d'avocat, et l'on avait requis mes services, de même que ceux de M. Greenshield pour défendre quelques-uns de ceux que l'on avait arrêtés à la suite de cette faillite. Chacun sait que le président et le gérant ont été envoyés en prison et que beaucoup ont été ruinés à la suite de cette faillite.

On connaît aussi les causes de la faillite de la banque du Peuple. Le gérant a dû quitter le pays, et il est mort à Chicago, après avoir ruiné un grand nombre de personnes. Après la banque de Montréal, la banque du Peuple est la plus ancienne banque du Canada, et les plus vieilles de nos familles canadiennes françaises avaient plus ou moins engagé leur fortune dans cette banque. Mon honorable ami comprendra

que je suis sincère en demandant cette explication. Les personnes atteintes par la faillite de ces banques comprendront difficilement pourquoi on les traite autrement que dans le cas de la Farmers' Bank. Le même manque de soin que M. le juge en chef Meredith signale dans son rapport se retrouve dans l'administration de la banque Ville-Marie, de la banque de Saint-Jean et, à un moindre degré peut-être, de la banque du Peuple. Quand je me rappelle ce qui a eu lieu après la faillite de la banque Ville-Marie et ce qui s'est passé devant les tribunaux après la faillite de la banque de Saint-Jean, je ne puis m'empêcher de dire que les lignes qui suivent s'appliquent exactement au cas de ces banques:

L'administration subséquente des affaires de la banque a été marquée par d'excessives dépenses, de la négligence, de l'incapacité, de la malhonnêteté et de la fraude, et il s'en est suivi la perte entière du capital acquitté et de tous les dépôts.

Je dis que ces lignes s'appliquent exactement à l'administration de ces autres banques, et l'on ne comprendra pas pourquoi on traite ceux qui ont perdu leurs fonds dans ces banques autrement que ceux qui ont perdu les leurs dans la Farmers' Bank. Il serait donc opportun que mon honorable ami donnât au pays, aux infortunés déposants et actionnaires—ou plutôt aux déposants, puisque les actionnaires, à ce que l'on dit, ne seront pas remboursés—il serait, dis-je, opportun que mon honorable ami donnât aux malheureux déposants de ces banques une explication du motif pour lequel on ne les traite pas de la même manière que l'on traite les déposants de la Farmers' Bank. Je formule cette demande en toute sincérité et franchise, réservant pour plus tard tout autre commentaire à ce sujet.

M. WHITE: J'ai remarqué que mon honorable ami n'était pas à son siège au début de mes observations sur la résolution. J'y ai dit pourquoi le Gouvernement se propose de rembourser les déposants de la Farmers' Bank. Il a parlé des conséquences de la faillite de certaines banques. Nous sommes tous d'accord pour dire que toutes ces faillites ont eu des résultats déplorables pour ceux qui ont éprouvé des pertes à cause de l'incompétence, de la fraude et de la malhonnêteté des administrateurs de ces banques. Mon honorable ami insiste sur un paragraphe du rapport de l'enquêteur, et il dit que les remarques de ce dernier, à la page 10, trouvent à s'appliquer dans le cas de toutes les banques qu'il mentionne. Je dois lui faire remarquer à ce sujet que l'intervention du Gouvernement dans la présente circonstance n'a pas pour cause une administration marquée par des dépenses excessives, de la négligence, de l'incapacité, de la malhonnêteté et de la fraude, pour me servir des propres paroles du commissaire enquêteur.

M. LEMIEUX: Le ministre a lui-même cité ces lignes.

M. WHITE: Je les ai citées pour faire voir de quel caractère a été l'administration de la banque, mais je dis que l'intervention du Gouvernement n'est pas fondée sur cette partie du rapport, ou plutôt ce n'est pas sur cela seulement qu'elle est fondée; mais, comme je l'ai fait observer au début de mes remarques, elle est fondée sur les conclusions de celui qui est maintenant le juge en chef de la province d'Ontario, conclusions qui, à mon sens, démontrent, à n'en pouvoir douter, que l'on ne s'était pas conformé aux prescriptions de la loi des banques en ce qui concerne les précautions à prendre avant que le conseil de la trésorerie émettre son certificat; que ce certificat a été obtenu par fraude et malhonnêteté et que le conseil de la trésorerie y a apporté de la négligence. C'est cette négligence qui a motivé l'intervention du Gouvernement, et je vais lire, pour la gouverne de mon honorable ami, la partie du rapport que j'ai lue au commencement de cette discussion. Au premier paragraphe du rapport imprimé, M. le commissaire dit, à la page 8:

Ma conclusion au sujet de cette partie de l'enquête sera que le conseil de la trésorerie a été induit à donner son certificat par les représentations fausses et frauduleuses de Travers, et que, si les faits que j'ai mentionnés relativement à la manière d'arriver aux $250,000 avaient été révélés, le certificat n'aurait pas été donné.

J'ai lu à la même page le paragraphe 6:

Je ne dis pas que le ministre aurait eu raison, à cause de renseignements fournis, de déconseiller l'émission du certificat, ni que le conseil de la trésorerie n'aurait pas, à cause de ce renseignement, eu raison de la refuser; mais, ayant reçu le renseignement...

C'est-à-dire touchant la fraude pratiquée par Travers:

...le conseil de la trésorerie avait, à mon sens, le devoir de s'enquérir des faits signalés avant de décider si le certificat serait ou ne serait pas émis.

C'était, dit M. le commissaire, "le devoir du conseil de la trésorerie", devoir que ce dernier n'a pas rempli. Or, un manquement au devoir constitue une négligence. L'intervention du Gouvernement a donc pour base une négligence du conseil de la trésorerie, qui délivre un certificat après avoir été expressément averti d'une irrégularité. Si le conseil avait fait les recherches qu'il avait, au dire du commissaire, le devoir d'instituer, la banque n'aurait jamais ouvert ses portes, ou encore si les irrégularités dont il a été question avaient été subséquemment redressées, la banque n'aurait jamais ouvert ses portes avec Travers comme gérant général, parce que les recherches que le conseil avait, au dire du commissaire, le devoir d'instituer, avaient révélé ce fait que Travers était un parjure et un homme en qui l'on ne pouvait avoir la moindre confiance. J'ai fait en outre observer que Travers avait avec les directeurs de la banque un contrat de cinq ans. Les prescriptions de la loi n'ayant pas été remplies, il en est résulté que la banque a commencé à faire des affaires avec Travers comme administrateur; de là les pertes éprouvées par les déposants. Mon honorable ami demande pourquoi nous faisons une distinction entre les déposants de la Farmers' Bank et ceux des autres banques. Ce n'est pas, je le répète, l'intention du Gouvernement actuel, pas plus que ce n'a jamais été l'intention d'aucun gouvernement au Canada, de rembourser les déposants ou autres créanciers d'une banque en faillite. La différence que je mets entre cette affaire et celles que l'on a signalée à mon intention, c'est que ce certificat du conseil n'aurait pas dû être délivré. Mais il l'a été, et le Gouvernement a la responsabilité de ce que fait le conseil de la trésorerie, responsabilité tout au moins morale. Dans le cas actuel, il y a eu négligence de la part du conseil, selon les déclarations du commissaire.

L'honorable député de Rouville déclare que le peuple ne comprendra pas. Mais à la suite de l'explication que j'en donne, le peuple va y voir clair. Et je sais que, cette explication ayant été fournie, il va m'aider à éclairer le peuple sur ce point. S'il répond à ses correspondants, ou si, du haut de la tribune publique où souvent il traite de questions de politique, il explique que la ligne de conduite suivie par le Gouvernement dans le cas actuel ne constitue pas un précédent, parce que dans aucun autre cas on a pas prouvé incurie dans l'octroi du certificat, le peuple comprendra ce qui en est, et il ne se produira pas de malentendu quant à l'attitude du Gouvernement.

Je le répète—bien que ce soit peut-être là une répétition inutile—la raison qui engage le Gouvernement à indemniser les déposants dans le cas actuel, c'est qu'il y a eu négligence de la part du conseil des finances et que c'est en conséquence de cette négligence que les déposants de la Farmers' Bank ont éprouvé des pertes.

M. DEVLIN: Le ministre voudra-t-il me dire si cette somme a été payée en guise de dommages?

M. WHITE: Personne n'a prétendu que ces déposants eussent recours en droit contre le Gouvernement. Ce n'est pas en vue d'une décision adverse possible des tribunaux que le Gouvernement a adopté cette ligne de conduite, bien que, suivant moi, en droit strict, le Gouvernement soit tenu de rembourser ces déposants. Il ne me paraît donc pas parfaitement exact de dire que ce paiement par le Gouvernement est en acquit des pertes éprouvées par les déposants.

Sir WILFRID LAURIER: Ce n'est pas le moment de discuter les principes que soulève ce projet de loi; cette discussion aura mieux sa raison d'être lors de la 2e lecture du bill. Mais dès aujourd'hui je dois protester contre l'imputation,—non seulement l'imputation, mais l'accusation,—portée par mon honorable ami contre M. Fielding, qu'il aurait été coupable de négligence dans l'octroi de ce certificat.

M. WHITE: Je l'ai porté contre le conseil de la trésorerie en me fondant sur le jugement du commissaire.

Sir WILFRID LAURIER: Le conseil de la trésorerie avait pour président le ministre des Finances d'alors; donc la déclaration du ministre actuel des Finances, quelque forme qu'elle prenne, sous-entend,—non seulement sous-entend, mais affirme,—que son prédécesseur au ministère s'est montré négligent dans l'exercice des devoirs de sa charge. Je proteste contre ces paroles du ministre des Finances, et je déclare qu'il n'est pas fondé à faire une aussi grave affirmation sur le compte d'un homme de l'intégrité de M. Fielding. Je signale particulièrement à l'attention du comité et de mon honorable ami ce passage des conclusions de l'honorable juge Meredith, page 9 du rapport:

Il n'y a pas, à mon avis, de raison de supposer qu'on ait eu recours à des manœuvres condamnables en vue d'engager le conseil de

la trésorerie à accorder le certificat, ou le ministre des Finances à en proposer la délivrance; et le plus qu'on puisse justement reprocher au département et au conseil de la trésorerie, c'est une erreur.

Erreur et négligence sont deux choses différentes. L'erreur ne peut être appelée négligence de son devoir; c'est une erreur par soi-même. Mais lorsque vous donnez à entendre négligence, vous sous-entendez que la personne à laquelle vous imputez cette négligence a commis un acte répréhensible et est morallement coupable d'une violation de la loi.

M. WHITE: C'est exagéré.

Sir WILFRID LAURIER: Je dis qu'un homme qui s'est rendu coupable de négligence a violé la loi moralement et une violation morale de la loi est, suivant moi, une fuate, sinon un crime. Mais rien de cette sorte ne saurait être imputé à M. Fielding. La constatation du juge à cet égard c'est que M. Fielding aurait été mieux inspiré s'il avait poursuivi son enquête un peu plus avant; c'est tout. Ainsi donc, l'imputation que mon honorable ami désire faire n'a pas son application dans le cas actuel. S'il y avait eu négligence de la part de M. Fielding, la question de la mesure de la responsabilité du Gouvernement se poserait tout autrement; le Gouvernement serait responsable moralement, sinon autrement. Si un ministre de la couronne a commis une erreur d'appréciation, les conséquences au point de vue juridique ou au point de vue morale sont nulles. Bien entendu, il reste toujours une posibilité de conséquences politiques. Certes, c'est un reproche grave que celui d'avoir commis une erreur d'appréciation, mais nous sommes tous exposés à nous tromper, et après tout, si tout ce qu'on peut reprocher à un ministre de la couronne qui a été quinze ans en fonction, c'est d'avoir dans une certaine circonstance commis une erreur d'appréciation; il n'y a lieu d'y attacher d'importance. Je le répète, le moment n'est pas propice pour discuter le projet de loi, mais je dis que c'est une injustice à l'égard de M. Fielding que de lui reprocher d'avoir été coupable de négligence. L'accusation portee contre lui est d'avoir commis une erreur d'appréciation, passons outre jusqu'à ce que le projet de loi vienne en discussion générale.

L'honorable député de Wellington-sud a soulevé la question du transfert de réclamations de déposants; l'honorable ministre des Finances a répondu que l'argent serait versé aux déposants, et que l'usage qu'ils en feraient ne regardait qu'eux, et non pas lui. Je suis du même sentiment, mais il est un autre aspect de cette question qu'il ne faudrait pas perdre de vue. J'ai moi-même reçu une lettre d'une dame âgée me disant qu'elle a été presque forcée de céder sa réclamation aux actionnaires. Bien que le ministre n'ait rien à y voir, car je ne pense pas que le projet de loi puisse parer à semblable situation, il devrait être bien entendu, je pense, qu'aucune cession de réclamation, soit partielle, soit totale, ne sera encouragée par le département, mais que les chèques seront émis à l'ordre des déposants. Aucun transfert de réclamation ne devrait être reconnu; si cela est compris, je serai satisfait.

J'ai une question à poser à mon honorable ami au sujet de la mine Keeley. Travers a transféré à cette mine des propriétés qu'on dit être d'une valeur de $150,000. La valeur des propriétés minières est très variable et aléatoire; elle peut être très élevée aujourd'hui, très basse demain. Sur quoi vous êtes-vous fondé pour en fixer le prix d'achat à $150,000?

M. WHITE: Je me fonde sur la déclaration du liquidateur, qu'il a été consenti une promesse de vente pour $150,000, laquelle doit être exercée dans les deux mois, et que, à son avis, on va se prévaloir de cette promesse.

Je tiens à contredire l'affirmation de mon très honorable ami, que, en me servant du terme "négligence," j'ai accusé mon prédécesseur d'avoir violé moralement la loi. Je prends le comité à témoin que, en toute circonstance, je me suis montré aussi juste et équitable qu'il est possible de se montrer dans mes allusions à mon prédécesseur et à la ligne de conduite suivie par lui en cette Chambre.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien!

M. WHITE: Car il n'est pas ici pour se défendre. Je n'oublie pas cette parole de Bacon, qu'il y a lieu de toujours se montrer indulgent pour la mémoire d'un prédécesseur, car on peut être soi-même un jour un prédécesseur. Il est possible que, en ce qui regarde la négligence, la loi française diffère de la loi anglaise; mais je ferai observer à mon très honorable ami—et il n'est pas un avocat de langue anglaise en cette Chambre qu'une erreur d'appréciation peut constituer négligence et que la négligence ne sous-entend pas nécessairement une violation morale. Par exemple, en droit commun, peut être coupable de négligence celui qui conduisant un véhicule calcul mal la distance, d'où il résulte un accident et des dommages. Chacun est tenu d'être

aussi attentif que l'homme ordinaire dans ses rapports avec ses concitoyens. Celui qui commet une simple erreur d'appréciation, indépendamment de toute idée de culpabilité morale, peut en vertu du droit commun être déclaré coupable de négligence et en subir les conséquences. Je n'ai pas mentionné le nom de mon prédécesseur, sauf lorsqu'il se trouvait indiqué dans le rapport du commissaire; mais, bien entendu, je suis à exposer au comité les raisons qui militent en faveur de cette proposition, et je dois les exposer telles qu'elles sont. Ces raisons, c'est que d'après les dispositifs du jugement de sir Wm Meredith, commissaire, le conseil de la trésorerie n'a pas fait ce que, suivant lui, il lui incombait de faire.

Je pose comme principe indéniable de droit que si le particulier ou corps public à qui il incombe de faire quelque chose, ne s'exécute pas, il est coupable de négligence. J'ai affirmé que les déposants n'ont en droit aucun recours contre le Gouvernement; mais je cherchais à justifier,—et je pense y avoir réussi,—je cherchais à justifier le Gouvernement en me fondant sur l'analogie du principe légal, et dès lors, il était parfaitement légitime de ma part,—et je ne pense pas qu'on puisse me critiquer en conséquence,—d'établir en me fondant sur la constatation du commissaire, que le conseil de la trésorerie avait été négligent lorsqu'il délivra ce certificat. J'ai déclaré, et je répète, que cela ne veut nullement dire que mon prédécesseur en fonction a failli moralement ou a manqué de droiture dans l'exécution de ses devoirs de président de ce conseil. L'honorable député d'Halifax (M. Maclean) a cité un paragraphe du rapport. Je dois dire que le commissaire dans ce passage examine la question de savoir si Travers a eu recours à l'influence de l'argent pour obtenir l'octroi du. certificat. On avait donné à entendre qu'il avait été commis quelque irrgularité dans l'octroi du certificat; que Travers avait eu recours à l'influence de l'argent pour acheter, en quelque sorte, le certificat, et c'est en traitant de cet aspect de la question que le commissaire a fait les observations citées par mon honorable ami. Le commissaire s'exprime ainsi:

Dans mon opinion, il n'existe aucun indice qui soit de nature à laisser supposer que l'on se soit servi d'influence illégitime afin d'induire le conseil de la trésorerie à accorder le certificat...

Je n'ai jamais laissé supposer pour un moment qu'il y en avait eu.

...ou pour induire le ministre des Finances à proposer la délivrance du certificat.

Je n'ai jamais donné à entendre que l'on s'était servi d'influence de cette manière-là.

Et au pis aller, tout ce que l'on pourrait reprocher avec raison au département des Finances ou au conseil de la trésorerie, c'est d'avoir commis une erreur d'appréciation.

Je soutiens que cette erreur d'appréciation sous les circonstances, équivalait à de la négligence, et donnons-lui le sens qu'a le mot négligence aux yeux de la loi commune anglaise—c'est-à-dire faillite, par mépris ou autrement, d'accomplir le devoir qui leur incombait, selon l'opinion du commissaire lui-même.

Sir WILFRID LAURIER: Allez-vous soumettre toute cette question aux tribunaux?

M. WHITE: Non; car comme je l'ai déjà dit, on ne peut accuser de négligence la couronne ou un ministre de la couronne dans l'exercice de ses fonctions. Ce que j'ai voulu établir, c'est qu'au point de vue juridique et par analogie, le Gouvernement est justifié d'agir comme il fait; car la négligence de la part de ses membres du conseil de la trésorerie, dont j'ai déjà parlé, fut la cause principale et première de la perte de cet argent par les déposants.

M. A. K. MACLEAN: Prétendez-vous que ce soit là la décision du commissaire enquêteur?

M. WHITE: Je prétends...

M. A. K. MACLEAN: Parce qu'il a donné une décision tout à fait contraire.

M. WHITE: Nous savions, évidemment, avant que ce rapport ne fût devenu public, que le désastre de la Farmers' Bank est dû aux fraudes qu'a commises Travers, à l'imprudence et à l'extravagance de son administration des affaires de l'institution; mais voici mon raisonnement: si le conseil de la trésorerie avait accompli son devoir—en d'autres termes, si ses membres ne s'étaient pas rendus coupables de négligence—on aurait vite découvert les antécédants de Travers; on n'aurait jamais délivré le certificat, la banque n'aurait jamais fait d'affaires et, conséquemment, les déposants n'auraient jamais perdu leur argent.

M. A. K. MACLEAN: Si un homme n'était jamais né, il ne pécherait jamais.

M. WHITE: Pas de certificat, pas de banque ni de Travers et, pas de banque ni de Travers, nulles pertes pour les déposants. C'est là l'enchaînement logique des faits.

M. MACLEAN: Il m'avait semblé que l'intention du commissaire avait été de tourner en ridicule cette attitude.

M. WHITE: La chose ne me frappe pas de cette façon-là. Dans les conclusions de son rapport, le commissaire dit:

> En dépit des irrégularités commises par Travers et de la malhonnêteté qu'il a montrée dans la demande du certificat, que j'ai déjà mentionnées, je suis encore convaincu, à la lumière des faits, qu'il n'existe pas de raisons qui auraient pu empêcher la banque de faire honneur à ses affaires, si elles avaient été administrées avec prudence et honnêteté.

M. CARVELL: Alors, pourquoi blâmez-vous M. Fielding?

M. WHITE: Je partage cette opinion. Il est évident que si les affaires de la banque avaient été honnêtement administrées, les déposants n'auraient rien perdu.

M. A. K. MACLEAN: Est-ce que le Gouvernement n'est pas en train d'acquitter une dette électorale? La chose me frappe de cette manière, car le ministre me semble poussé à invoquer un principe sur lequel il puisse baser cette loi. Les conclusions auxquelles en est arrivé le commissaire sont formelles; la faillite de la Farmers' Bank et les pertes qui en sont résultées pour les déposants sont dues à la négligence criminelle et à la mauvaise administration des affaires de cette institution par Travers. Il n'y a rien en tout cela qui puisse servir de prétexte plausible à une loi de cette nature; voilà pourquoi je me demande si le Gouvernement ne tente pas au moyen de cette loi d'acquitter une dette électorale.

M. WHITE: Tout ce que je puis répondre à mon honorable ami, c'est que je ne connais aucune obligation de cette nature dont le Gouvernement doive se libérer; il se pourrait que mon honorable ami de Middlesex (M. Ross) fût en mesure plus que moi de répondre à cette question. J'ai donné les raisons qui ont engagé le Gouvernement à prendre l'initiative de cette proposition; ces raisons me semblent être puissantes et de nature à justifier notre intervention en faveur des déposants.

M. ROSS: Pour ma part, je n'ai pas de dettes électorales à acquitter relativement à cette affaire de la Farmers' Bank, et sous ce rapport, je suis probablement en meilleure position que plusieurs des collègues du ministre des Finances.

Tout de même, à mon sens, le raisonnement du ministre va trop loin, ou bien son bill ne va pas assez loin. Si, comme il le prétend, la raison de cette intervention du Gouvernement est déterminée par la négligence dont auraient fait preuve le ministre des Finances et le conseil de la trésorerie, lors de l'octroi du certificat à la Farmers' Bank, cette négligence a été cause que les actionnaires aussi bien que les déposants ont subi de lourdes pertes, et s'il veut faire reposer sa loi sur la base qu'il a invoquée, il devrait faire un pas de plus, et indemniser les actionnaires tout comme les déposants. Or, le raisonnement du ministre des Finances pèche quelque part, ou son projet pour indemniser ceux qui ont souffert de la déconfiture de la Farmers' Bank ne va pas assez loin.

A mon avis, la raison que l'honorable député d'Halifax a donné de cette intervention du Gouvernement est probablement correcte: par cette dépense de $1,200,000, le Gouvernement cherche à se libérer de quelques obligations électorales qu'il aurait contractées quelque peu à la légère. Selon moi, au fond de son cœur, le ministre des Finances lui-même ne croit pas que le précédent qu'il crée soit excellent. Pour ma part, il s'agit d'un cas d'exception, et on ne devrait pas s'en servir comme d'un précédent par rapport aux affaires de banques, en ce pays. Je le déclare franchement, prenant en considération l'étendue du désastre qui est résulté de la faillite de la Farmers' Bank, dans Ontario, personnellement, je suis en faveur d'indemniser les déposants pour deux raisons: Premièrement, parce que le tort que cette faillite a causé aux cultivateurs de la province est général et profondément ressenti; secondement, parce que, en principe—et je sais que le ministre ne partage pas ma manière de voir à ce sujet—les déposants de toute institution qui possède une charte devraient être protégés.

Je suis d'avis que le Gouvernement devrait forcer les banques elles-mêmes à fournir cette garantie, et du moment qu'il ne l'a pas fait, c'est, selon moi, une raison suffisante pour justifier le ministre d'indemniser les déposants de la Farmers' Bank, en tout cas, mais le Gouvernement devrait aller plus loin, à mon sens, et si le raisonnement du ministre des Finances est correct, on devrait également trouver un moyen d'indemniser les actionnaires. Si le ministre en agissait ainsi,—selon l'entente conclue entre les déposants et les actionnaires,—il en aurait parfaitement le droit, selon moi, dans ce cas réellement exceptionnel, lequel ne pourrait être invoqué comme un précédent, si l'on votait une loi de la nature de celle que j'ai suggérée à la dernière session.

Il n'existait pas de succursales de la Farmers' Bank dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, mais quelques-uns des malheureux déposants y résident, et je connais le nombre de déposants et d'actionnaires, qui ont beaucoup souffert de la faillite de cette institution. Tous ont été trompés grâce à la fraude, aux fausses déclarations et à la malhonnêteté qui présidaient à l'administration de cette banque. Lorsque le ministre invoque le prétexte que l'on sait, afin de justifier l'intervention du Gouvernement, on devrait faire un pas de plus, ou bien chercher une autre raison afin de justifier la mesure qui nous est actuellement soumise.

M. LEMIEUX: Après les observations qui viennent de tomber des lèvres de mon honorable ami le ministre des Finances (M. White), je me demande s'il n'y aurait pas lieu d'indemniser également les déposants de la banque Ville-Marie, de la banque du Peuple et de la banque de Saint-Jean qui, eux aussi, ont subi de lourdes pertes. A mon avis, si mon honorable ami veut bien se mettre au courant des circonstances qui ont entouré la faillite de ces institutions, il constatera que, dans le temps, on avait présenté des observations aux fonctionnaires du département des Finances accusant les administrateurs de ces banques de mauvaise administration. Le peuple a l'idée bien ancrée que, si les fonctionnaires du département des Finances avaient été plus diligents, ou aurait peut-être pu prévenir ces faillites désastreuses.

J'aimerais beaucoup que mon honorable ami réponde à la question que je lui pose, à savoir: s'il serait disposé à indemniser les déposants des institutions que je viens de mentionner, vu qu'il présente cette loi, afin de venir au secours des déposants de la Farmers' Bank.

Il y a quelques années, l'ex-député de Jacques-Cartier, M. Monk—mon très honorable ami, le premier ministre (M. Borden), doit s'en souvenir—fit valoir de très fortes raisons, en cette enceinte, afin que l'on indemnisât de leurs pertes les déposants de la banque du Peuple. Mon honorable ami le ministre des Finances prétend, afin de justifier cette loi, qu'il se base sur le fait qu'une erreur de jugement a été commise de la part du conseil de la trésorerie. Sous le régime du gouvernement constitutionnel britannique, on m'a toujours enseigné, et j'ai toujours cru que le roi ne peut se tromper. Ne pourrait-on pas assimiler l'initiative qu'a prise mon honorable ami quant au conseil de la trésorerie à celle que pourrait prendre le ministre de la Justice au cas où il constaterait, par exemple, qu'une erreur judiciaire a été commise? La prétention que soutient mon honorable ami, c'est qu'il n'indemnise pas les déposants de la Farmers' Bank parce qu'ils ont été victimes de la scélératesse, des folles dépenses ou de la perversité de Travers et de ses associés, mais bien parce que le conseil de la trésorerie a commis une erreur de jugement. Eh! bien, monsieur l'Orateur, le Gouvernement n'est-il pas aussi responsable de l'administration de la justice? Les juges sont nommés par le ministre de la Justice après que les noms ont été soumis au choix du cabinet. Vous nommez un juge dans mon district, qui est censé bien connaître la loi, d'être honnête et sobre. Il monte sur le banc; une cause lui est soumise, et soit ivresse, malhonnêteté ou ignorance de la part du magistrat, le plaideur perd son procès et se trouve ruiné, est-ce que le plaideur, à cause de l'erreur que vous avez commise dans cette nomination, n'aurait pas tout autant droit de recevoir une indemnité du Gouvernement, que les déposants de la Farmers' Bank, à l'heure actuelle?

Le Gouvernement a malheureusement nommé un homme qu'on supposait honnête et bien versé dans la loi, et cependant du moment qu'il siège au tribunal, il devient malhonnête, fait preuve d'ignorance de la loi et en conséquence il ruine les plaideurs par ses jugements. Je le demande de nouveau, les plaideurs n'ont-ils pas de recours contre le Gouvernement? Si nous devons accepter l'arrêt de mon honorable ami le ministre des Finances relativement aux déposants de la Farmers' Bank, les plaideurs auraient logiquement le même recours. Je crois que cette loi, ainsi que vient de le dire le député de Bonaventure (M. Marcil), crée un grave précédent, et si mon honorable ami consulte la presse conservatrice du pays—et lorsque j'emploie le mot "conservatrice" je ne l'applique pas seulement à la presse du parti conservateur, mais dans son sens propre et plus large—il constatera qu'elle trouve cette loi déplorable. A mon avis, si le Gouvernement doit rembourser les déposants de la Farmers' Bank, les déposants de la banque du Peuple, de la banque Ville-Marie et de la banque de Saint-Jean—mes électeurs—devraient être traités de la même manière, et je vais veiller à ce qu'ils commencent des démarches pour obtenir justice comme l'ont eue les déposants de la Farmers' Bank.

M. NICKLE: J'avais compris qu'il ne devait pas s'élever de discussions sur ce su-

jet cet après-midi, et je me suis pas prêt à parler sur cette question. Mais comme le député de Middlesex-ouest (M. Ross) a affirmé clairement qu'il était en faveur de cette proposition, il est juste que je déclare que je m'y oppose tout aussi fortement. Il est possible que j'aie quelque difficulté à exposer exactement à la Chambre pourquoi je repousse cette loi. En premier lieu, je ne puis suivre la logique du ministre des Finances (M. White). Il pose comme principe fondamental que la raison de négligence est celle sur laquelle il s'appuie, et il ajoute qu'un des principes fondamentaux de la négligence est que la cause première de la négligence forme la base de l'action. Ce n'est pas ainsi que j'entends le principe de négligence de droit. La responsabilité repose non pas sur la cause première de la négligence, mais elle naît, lorsque la négligence, qui a donné lieu à l'action, a été la cause efficiente immédiate de la perte. Dans le cas dont il s'agit, le commissaire, dans sa décision, élucide parfaitement la chose. Il dit:

> Malgré les irrégularités commises par Travers et la malhonnêteté qu'il a montrée dans la demande du certificat, que j'ai mentionnées, la preuve me convainc que si la banque eût été prudemment et honnêtement administrée, rien ne l'aurait empêché de réussir. Les billets à ordre donnés par les souscripteurs étaient pour la plupart bons, et ils les ont subséquemment payés, et bien qu'il soit vrai que si le certificat du conseil de la trésorerie n'avait pas été donné, l'argent des actionnaires et des déposants n'aurait pas été perdu...

S'il n'y avait jamais eu de gouvernement ni de banque, l'argent n'eût certainement pas été perdu.

Le commissaire continue en disant:

> La cause efficiente de cette perte a été l'imprévoyance et la malhonnêteté de ceux à qui était confiée l'administration de la banque, et non pas le certificat accordé.

En face de cette assertion il me semble que le Gouvernement établit un principe très pernicieux en donnant effet à cette loi. L'an dernier, au comité des banques et du commerce, j'ai combattu avec acharnement et fait tous mes efforts pour obtenir une surveillance plus minutieuse et plus efficace des opérations des banques de la part du Gouvernement, au moyen de règlements d'inspection. Après quelques semaines d'efforts ardus au sein du comité, le ministre des Finances a finalement avoué que la liste des vérificateurs désignés par la banque devrait être soumise à son ministère pour obtenir son approbation avant la nomination. C'est la loi aujourd'hui. Si cette Chambre accepte le principe qu'une erreur attribuable à un fonctionnaire de l'Etat oblige le Gouvernement à rembourser aux déposants d'une banque toute perte qu'ils pourraient subir à cause de l'erreur commise, cela signifie que s'il y a des faillites à l'avenir, et sans doute il s'en produira, et s'il peut être démontré qu'on a appelé l'attention du ministre sur l'intégrité ou la capacité d'un vérificateur et que par inadvertance, incurie ou erreur de jugement, le ministère des Finances a permis que cet homme soit nommé vérificateur, le Trésor devint "ipso facto" exposé à rembourser les déposants. Je dis que c'est un malheureux précédent à établir. Puis, nous nous heurtons à un autre obstacle. Si l'insouciance et la malhonnêteté ont été la cause efficiente de la déconfiture de la banque, on ne saurait, à mon sens, faire des distinctions entre une banque canadienne française et une banque de l'Ontario. Ce qui est loi dans l'Ontario...

M. LEMIEUX: Mon honorable ami me permettra-t-il un mot? La banque Ville-Marie, que ce soit bien entendu, parce que nous avons à rendre compte d'assez d'autres péchés, n'était pas une banque canadienne française. Elle avait un nom canadien français seulement.

M. NICKLE: Alors, parlons en termes généraux, et je dis qu'à mon avis il ne doit pas y avoir une loi pour une partie du pays et une autre loi pour une autre partie du pays, en pareille matière.

M. LEMIEUX: Bien que la banque Ville-Marie ne fût pas une banque canadienne française, les Canadiens français ont perdu énormément.

M. NICKLE: Un de mes amis à côté de moi dit qu'il n'y a pas une loi pour une partie du pays et une autre loi pour une autre partie du pays, mais c'est là son opinion. Quant à moi, je dis que c'est faire une loi pour une partie du pays et une autre loi pour une autre partie. Ce peut être là affaire d'opinion; et j'exprime la mienne cet après-midi. Par une très singulière coïncidence, il m'arrive que je possède deux actions de la Farmers' Bank, ce qui, naturellement, est une simple bagatelle, mais la plus soigneuse enquête que j'aie pu faire lorsque la banque a été mise en liquidation m'a convaincu que la perte était entièrement due aux irrégularités de Travers, et non à quelque irrégularité de la part du Gouvernement; et que bien que l'ancien ministre des Finances ait fait preuve d'incurie en accordant le certificat, cependant, après que le certificat eût été accordé, si l'administration de la banque eût été honnête et convenable, il n'y aurait eu

aucune perte, mais la banque aurait réussi. Donc, à mon avis, la cause première, la cause efficiente et prochaine de la ruine de l'institution, ce n'est pas la délivrance du certificat, mais l'irrigularité et la conduite criminelle de l'administration.

M. BURNHAM: Quelques-uns de ces messieurs vont un peu trop loin. Si on considère ce qui s'est fait immédiatement après que le certificat eût été accordé, on voit qui était responsable et qui ne l'était pas. Là où l'honorable député de Kingston (M. Nickle) fait erreur, c'est lorsqu'il ne voit pas la distinction entre la négligence et la flagrante négligence. Il est bien vrai que la négligence ordinaire puisse ne pas entraîner de responsabilité, mais la négligence flagrante est une chose entièrement différente, et je prétends que dans le cas actuel il y a certainement eu flagrante négligence.

M. GAUVREAU: Comment le savez-vous?

M. BURHAM: Je donne mon opinion, et si l'honorable membre veut bien patienter, je lui en dirai davantage. Donc, nous avons à traiter de la question de négligence flagrante. Or, n'est-ce pas un principe des plus singuliers, qu'un Gouvernement soit au-dessus de toute responsabilité, qu'il puisse se tromper, qu'il puisse faire les choses les plus stupides, les choses les plus criminelles, et cependant n'être pas responsable?

M. NICKLE: N'est-il pas exact en loi de dire qu'une pétition de droit peut être faite pour permettre l'épreuve de la responsabilité de l'Etat pour la négligence de ses agents?

M. BURNHAM: C'est exact, mais c'est entièrement contraire à ce que vient de dire l'honorable membre. Il est indubitable que le Gouvernement qui entreprend de faire une chose—par le fait même qu'il entreprend de la faire—encourt une responsabilité co-relative, s'il entreprend d'accorder un certificat. S'il dit qu'une banque peut faire des opérations sans certificat, c'est très bien, mais lorsque le Gouvernement dit qu'une banque ne peut faire d'opérations sans certificat et prescrit des règlements pour la délivrance de ce certificat, indubitablement le Gouvernement est tenu de voir à ce qu'il ne soit commis aucune négligence flagrante. Dire que la cause efficiente est postérieure à la délivrance d'un certificat, c'est dire que si un voleur qui après avoir volé l'argent et s'être enfui a été pris comme il aurait pu l'être pendant qu'il fuyait dans les rues, la perte n'aurait pas eu lieu. Mais c'est là une proposition entièrement différente.

M. A. K. MACLEAN: Quant l'honorable membre a-t-il prétendu que cette négligence flagrante avait eu lieu? Etait-ce durant l'administration de la banque, après le commencement de ses opérations, ou avant?

M. BURNHAM: C'était certainement avant la délivrance du certificat. Il a été parfaitement démontré qu'on a clairement averti ceux qui avaient le pouvoir de délivrer le certificat, mais malgré ce fait, lorsqu'ils auraient dû prêter l'oreille pour entendre le moindre signe d'alarme, surtout dans une affaire comme celle-ci, ils ont pallié la chose et délivré le certificat, et c'est parce qu'ils ont délivré ce certificat, et parce que la banque a eu le droit de faire des opérations que les citoyens de ce pays ont placé de l'argent dans cette banque, sur l'assurance que le Gouvernement conduisait convenablement ses affaires, et qu'ils ont ainsi perdu de l'argent.

Cela n'avait absolument rien à faire avec Travers, ni avec l'administration de la banque; la vérité est que le public a déposé son argent à la banque parce que le certificat avait été accordé.

M. LEMIEUX: Et les actionnaires?

M. BURNHAM: Il leur appartient de surveiller eux-mêmes l'administration de la banque. Suivant moi, ils ne font qu'un avec Travers et si on ne peut pas les accuser de négligence criminelle, on peut les accuser de négligence grave et ils ne doivent absolument rien toucher. Ils ont été punis d'une amende équivalente au montant de leur double responsabilité et on a bien fait. C'est mon opinion à ce sujet. Quant aux banques canadiennes françaises, est-ce une menace qu'on nous fait? Qu'elles soient canadiennes françaises ou non, je prétends que si l'argent a été volé au peuple dans des circonstances analogues à ce cas, il devrait être remboursé.

Un DEPUTE: Pourquoi pas?

M. BURNHAM: Certainement, pourquoi pas? Mais l'opinion, exprimée par quelques-uns de nos éminents collègues, que si d'autres institutions ne sont pas indemnisées, rien ne sera fait pour les gens qui ont souffert dans ce cas, est la doctrine la plus monstrueuse que j'aie jamais entendue. Et la conclusion est juste: si on rend justice dans ce cas, on doit la rendre dans tous les cas; si, après enquête, on découvre que ces banques ont été dans la même situation

que celle-ci, il faudra rembourser l'argent au public. Mais qu'on ne permette pas de répandre au loin cette idée que les pauvres gens de ce pays, se fiant à un certificat du Gouvernement, peuvent déposer leur argent dans une banque et n'avoir aucune confiance au Gouvernement et aucun recours quand on les dépouille de leur argent. Nous laissera-t-on croire qu'un gouvernement peut être gravement négligent, je dirai même inhumainement négligent et pourtant échapper à toute responsabilité? C'est cependant la doctrine qui est soutenue aujourd'hui par quelques-uns de nos honorables collègues.

M. HUGH CLARK: Si la discussion doit se faire à cette phase, je ne vois pas pourquoi je ne me permettrais pas quelques observations. J'approuve parfaitement la position prise par mon honorable ami de Middlesex (M. Ross), mais je désapprouve le motif qui lui a fait prendre cette attitude.

Je ne crois pas que ce Gouvernement ou un autre serait excusable de venir en aide à une banque quelconque parce qu'elle aurait été mal administrée ou qu'elle a éprouvé des pertes subséquentes par suite de mauvaise gestion, d'incompétence, de fraude ou de toute autre raison de cette nature. Je ne donnerai pas mon appui au Gouvernement s'il veut indemniser les déposants pour ce motif. J'appuie le Gouvernement pour la raison donnée par le ministre des Finances, c'est-à-dire que le certificat a été obtenu irrégulièrement et que la faute initiale a été commise par le Gouvernement précédent, quand il a accordé le certificat. Quiconque a lu le témoignage ne peut pas arriver à une autre conclusion qu'il y a eu défaut absolu de soin et de précaution de la part du conseil de la trésorerie. Cela peut être établi sans désigner une seule personne en particulier et spécialement l'ex-ministre des Finances. Dire qu'il n'y a pas eu de négligence, c'est oublier que l'ex-ministre des Finances lui-même a été informé de la façon dont les souscriptions étaient obtenues par Travers et autres. Quant à dire qu'il y a eu des motifs politiques pour justifier cette conduite, il n'y a pas de raisons politiques qui ne s'appliquent aux deux partis. Nos honorables collègues qui ont entendu lire la liste des noms des déposants de cette banque se souviendront que le premier cité était du canton de Zorra, représenté par mon honorable ami d'Oxford-nord (M. Nesbitt). Un grand nombre demeurent dans la circonscription représentée par mon honorable ami de Middlesex-ouest (M. Ross).

[M. Burnham.]

M. PROULX: Mon honorable ami dit-il que l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt) a fait la promesse?

M. CLARK: Non, ni moi non plus.

M. ROSS: Il n'y a pas eu un grand nombre de noms mentionnés dans ma circonscription, il n'y en a pas eu un seul.

M. CLARK: Quant à faire une différence entre les actionnaires et les déposants, je n'admets pas un seul instant que le Gouvernement s'occupe des actionnaires. Un actionnaire est un homme qui entre dans une opération de ce genre comme un homme qui veut placer des capitaux. Il sait ce qu'il fait, il devient un propriétaire de la banque, il sait qu'il est soumis à une double responsabilité. Il sait jusqu'à quel point il sera intéressé parce qu'il fait un placement soumis à la double responsabilité, mais dans presque tous les cas, quand le déposant confie son argent à une banque autorisée, il croit qu'il le dépose en lieu sûr et que les pouvoirs publics répondent de la banque. Dans tous les cas, c'est ce qu'il croyait avant la faillite de la Farmers' Bank. Je ne vois pas comment mon honorable ami (M. Lemieux) peut établir logiquement un parallèle entre cette affaire et un jugement rendu par un juge qui peut ruiner un plaideur, si le juge a été nommé irrégulièrement par le Gouvernement.

Un plaideur a la possibilité de faire plus d'un appel contre la décision du juge en question. Mais dans tous les cas, il n'y a pas de parallèle possible. Je n'approuve pas mon honorable ami de Kingston (M. Nickle) disant que c'est un cas pernicieux et dangereux. Ce n'est pas un précédent pour des cas analogues à ceux qui ont été cités par mon honorable ami de Rouville. Personne n'a jamais prétendu qu'aucune de ces banques avaient obtenu leur certificat par des moyens frauduleux. Personne n'a jamais soutenu que les certificats accordés à ces banques ont été obtenues du ministre des Finances ou du conseil de la trésorerie après qu'ils avaient été avertis que l'on employait des moyens coupables pour se procurer des dépôts. Ce sera un précédent et j'espère que ce sera considéré comme tel, si le ministre des Finances d'aujourd'hui ou dans l'avenir octroie un certificat à un certain nombre d'hommes qui organisent une banque ou qui ont obtenu une charte ou un certificat autorisant cette banque à faire des opérations, de la manière

dont M. Travers et d'autres s'y sont pris à l'égard de la Farmers' Bank.

(Rapport est fait de la résolution qui est adoptée.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. M. WHITE demande à déposer un projet de loi (bill n° 185) tendant à faire droit aux déposants de la Farmers' Bank of Canada.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

ADOPTION DU BILL ACCORDANT UNE PENSION A LA VEUVE D'UN GARDIEN.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) propose la 2e lecture du bill n° 183 tendant à autoriser le paiement d'une allocation annuelle a Mme Alice Joynson, veuve de feu J H. Joynson, gardien au pénitencier de la Colombie-Anglaise.

M. OLIVER: Le ministre voudra peut-être faire un exposé bref de ce qui s'est passé et il pourrait ne pas y avoir de discussion.

M. DOHERTY: L'affaire a été discutée dans tous ses détails quand la résolution sur laquelle le bill est basé a été soumise à la Chambre. L'objet du bill est d'accorder une pension à la personne dont il est fait mention et qui est la veuve d'un homme qui a été gardien au pénitencier de la Colombie-Anglaise.

Il y a environ un an, cet homme a été tué en s'efforçant d'empêcher l'évasion du pénitencier de deux criminels dangereux. Dans leur tentative d'évasion un des criminels a été tué et très malheureusement le gardien Joynson a été aussi tué. Je dois dire qu'à cette occasion sa conduite a été d'une bravoure remarquable. Les deux bandits avaient d'abord réussi à enlever le revolver d'un des gardiens du pénitencier chargé de leur surveillance immédiate et en menaçant de ce revolver les autres gardiens du pénitencier qu'ils rencontraient, ils réussirent à s'emparer également des armes de ceux-ci. Ils étaient arrivés à la dernière porte qui les séparaient de la liberté et tenaient les gardiens contre le mûr quand Joynson vint à la rescousse et, au risque et au prix de sa vie, intervint pour empêcher l'évasion. Il a laissé une veuve avec des petits enfants qui n'est pas en état de subvenir à son existence. Nous proposons en conséquence de lui accorder une petite pension de $500 par an, qui lui sera versée mensuellement.

M. LEMIEUX: A propos de ce bill, comme j'ai commis sans le vouloir une injustice à l'égard de mon honorable ami le directeur général des Postes, en parlant l'autre jour de l'affaire d'Oka, je désire déclarer de la façon la plus expresse que j'ai lu ce matin le quatrième volume des Débats de 1911-1912, après l'explication donnée par mon honorable ami et qu'il a parfaitement raison. Quand nous avons discuté ce cas à la Chambre, l'honorable député des Deux-Montagnes (M. Ethier) a demandé qu'une certaine allocation soit donnée à la veuve et que l'entreprise du courrier lui fût accordée. Je vois dans les Débats que mon honorable ami a dit à l'époque qu'il n'était pas possible de lui accorder l'entreprise, parce que les enfants étaient trop jeunes et que le public s'opposait à ce qu'on la donne à des mineurs. Il a dit, cependant, alors qu'il ferait en sorte qu'à la prochaine session ou le plus tôt possible—cela se passait durant les derniers jours de la session—une certaine somme soit payée à la veuve à titre d'indemnité, et ce matin j'ai vu le chèque. Je présente mes excuses à l'honorable ministre pour avoir parlé comme je l'ai fait.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité, pour la discussion des articles.)

(Présidence de M. Blondin).

Sur l'article 1er (pension pour madame Joynson).

M. OLIVER: D'après quelle règle a-t-on déterminé le chiffre de la pension dans le présent cas ? Accorde-t-on une certaine proportion du salaire que touchait le défunt ?

M. DOHERTY : Cet homme gagnait, au moment de sa mort, $700 par année. Nous avons accordé à madame Joynson $700 pour la première année. Maintenant nous lui allouons $500. Il est peut-être difficile qu'il y ait une règle fixe pour déterminer le chiffre de cette pension, si ce n'est que nous avons pris en considération le fait que cette famille vivait avec $700 et que le mari devait aussi pourvoir à sa propre subsistance. Une pension inférieure à $500 aurait été insuffisante et cette pension sera certainement une aide pour cette veuve et ses enfants.

M. OLIVER : J'approuve entièrement la conduite du ministre en cette affaire et si un cas aussi regrettable se répétait,

j'espère que l'on n'hésiterait pas à se montrer aussi libéral envers les survivants dans le besoin; il est préférable de pécher par trop de libéralité que par trop de parcimonie.

(Il est fait rapport du projet de loi, qui est lu une 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES INDIENS.

La Chambre se forme en comité général et passe à la suite de la discussion des articles sur le projet de loi (bill n° 114), déposé par M. Roche, tendant à modifier la loi concernant les Indiens.

Sur l'article 1er (pouvoir d'établir des des écoles industrielles, etc.).

L'hon. M. ROCHE (ministre de l'Intérieur): La dernière fois que ce bill a été discuté en ma présence, quelqu'un a fait remarquer que cet article pourrait avoir un sens plus étendu que celui que nous avons voulu lui donner. On a prétendu que toute école à laquelle un jeune Indien pourrait être envoyé deviendrait une école industrielle, au sens de cet article. Ce n'est pas ce que nous voulons. Conformément à la proposition faite l'autre jour par l'honorable député de Carleton (M. Carvell), j'ai l'honneur de proposer que cet article du bill soit remplacé par le texte suivant :

Le Gouverneur en conseil peut établir une école industrielle ou un pensionnat pour les Indiens, ou déclarer qu'une école ou institution où les enfants reçoivent la nourriture et le logement, de même que l'instruction, et dont les gérants ou directeurs auront fait des arrangements avec le surintendant général pour l'admission d'un enfant ou d'enfants indiens et pour l'inspection de l'école ou de l'institution, est une école industrielle ou un pensionnat, pour les fins de cet article et de l'article suivant.

D'après cet article, la chose pourra être faite quand il y aura une entente entre le surintendant général et les autorités scolaires, c'est-à-dire, quand toutes les parties intéressées seront d'accord.

M. CARVELL: Pour ma part, je suis satisfait de cet arrangement.

M. OLIVER: Je voudrais qu'il fût dit clairement que cet arrangement ne concerne pas seulement l'entretien et la surveillance de l'enfant, mais aussi la surveillance et la direction de l'école par le Gouvernement, en retour de la subvention accordée.

M. ROCHE: C'est exactement l'idée.

M. OLIVER: Est-ce cela que comporte l'arrangement?

M. ROCHE: Oui.

(L'article, ainsi modifié, est adopté.)

Sur l'article 2 (prise de terrain pour écoles).

M. OLIVER: L'autre jour, j'ai critiqué cet article parce que je trouve que l'on donne une raison bien futile pour empiéter sur les droits que les Indiens ont à ces terres. Je suppose qu'une difficulté isolée s'est présentée quelque part et que l'on a eu recours à un bill pour la résoudre. Il me semble qu'il vaudrait mieux laisser subsister les difficultés isolées que d'empiéter ainsi sur les droits de propriété des Indiens, au moyen d'une loi. Les Indiens sont plus susceptibles sur cette question de propriété que sur toute autre chose, et il n'est pas prudent de les gêner dans l'exercice de leurs droits, sans une absolue nécessité.

M. ROCHE: Ce bill est déposé parce que les Indiens ont refusé de céder des terrains dont on avait besoin. Naturellement, il n'est pas question de s'emparer de ce terrain sans compensation. Nous ne tenons pas plus que de raison à être investis de ce pouvoir, mais, au cas où la même difficulté se présenterait, nous croyons qu'il est préférable de voter ce bill que d'être privés d'une école.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4 (renonciation d'un métis; statut de la femme).

M. OLIVER: Lorsque nous avons discuté cette question, l'autre jour, j'ai fait observer qu'autrefois—j'ignore si la pratique existe encore aujourd'hui—on accordait du "scrip" aux Indiens et aux métis qui renonçaient au bénéfice du traité. Si l'on n'accorde plus de "scrip", mon objection n'a plus sa raison d'être. Mais si on en accorde à ceux qui sortent de la tribu, cet article aura pour effet d'engager les spéculateurs en "scrip" de redoubler d'efforts, puisque la retraite d'un membre de la tribu amènera, de plein droit, la retraite de sa femme. La femme aura droit au "scrip" ou perdra le bénéfice d'appartenir à la tribu. Dans l'un ou l'autre cas, les intérêts des métis en souffriront.

M. ROCHE: J'ai lu les remarques de mon honorable ami sur ce point. Nous n'avons pas l'intention d'accorder le "scrip". Nous avons cessé d'en octrayer et nous n'en délivrerons pas à l'avenir.

M. OLIVER: Depuis combien de temps n'en a-t-on pas octroyés?

M. ROCHE: Il n'en a pas été octroyé depuis deux ou trois ans.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 6 (vente obligatoire de la réserve).

M. LEMIEUX: Le ministre a-t-il tenu compte de la protestation des Indiens de Caughnawaga?

M. ROCHE: Je crois qu'il s'alarment inutilement.

M. LEMIEUX: Quel sera l'effet de cet article?

M. ROCHE: Dans le cas d'une réserve, dans le voisinage immédiat d'une ville de 8,000 habitants, si on a besoin d'une partie du terrain pour des fins publiques et si les Indiens refusent de le céder et retardent le développement de cette partie du pays, une loi faite par mon prédécesseur nous autorise à porter l'affaire devant un juge de la cour d'échiquier. Le juge fait rapport au Gouverneur en conseil et ce rapport doit être soumis au Parlement et approuvé avant que le Gouverneur en conseil puisse lui donner effet. La loi est modifiée de nouveau par l'élimination de la restriction concernant le voisinage d'une ville de 8,000 âmes ou plus. Ainsi, quand des terrains seront requis pour des fins publiques, si les Indiens refusent de les céder, nous pourrons procéder de la même manière. Il n'a jamais été question de toucher à la réserve de Caughnawaga; la loi votée en 1911 n'a jamais été invoquée et il est possible que celle-ci ne le soit pas non plus. Il n'y a aucun danger que les Indiens de Caughnawaga soient privés de leur réserve.

M. LEMIEUX: Je suis bien aise d'avoir cette promesse de l'honorable ministre. On se rappelle que j'ai donné lecture, l'autre jour, d'une lettre que le chef de la tribu de Caughnawaga m'avait adressée, mais après la promesse que vient de faire l'honorable ministre, ces Indiens n'auront plus raison de s'alarmer, et j'espère qu'ils seront satisfaits.

M. A. K. MACLEAN: Quelle est la procédure a suivre pour prendre possession d'une partie d'une réserve indienne qui n'est pas dans le voisinage d'une villle, quand on a besoin de ce terrain pour des fins industrielles? Cette procédure est-elle compliquée?

M. ROCHE: Dans un cas comme celui-là, nous obtenons une cession des Indiens.

M. MACLEAN: Quelle est la procédure à suivre?

M. ROCHE: Nous envoyons un fonctionnaire sur la réserve; il réunit les membres de la tribu et leur soumet la proposition. Le vote est pris et il suffit d'obtenir le consentement de la majorité.

M. MACLEAN: Le transport est-il fait par le chef de la tribu?

M. ROCHE: Oui.

M. MARCIL: Le bruit court qu'il est question de s'emparer de la réserve de Restigouche ou d'une grande partie de cette réserve pour y construire une scierie. Cette réserve est en face de Campbellton, dans le Nouveau-Brunswick. Dans ce cas, ce n'est pas la ville, mais une société industrielle qui demande à acquérir une partie de la réserve.

M. ROCHE: Je crois qu'il y a eu autrefois des pourparlers entre ceux qui ont l'intention de construire cette scierie et les Indiens, mais jusqu'à présent ces derniers ont repoussé toutes les propositions.

M. MARCIL: Je crois que sous l'empire de cet article, la compagnie pourra obtenir possession de la réserve en s'adressant à la cour d'échiquier.

M. ROCHE: Seulement si la cour d'échiquier considère que la scirie projetée est d'utilité publique.

M. MARCIL: La Baie des Chaleurs Milling Company est déjà installée sur la réserve. On dit qu'elle est en quête de terrains pour ériger une fabrique de pulpe sur la rivière Restigouche et qu'elle a déjà obtenu plusieurs promesses de vente. On dit ouvertement qu'elle va construire sur la réserve, et je désirerais savoir du ministre s'il a reçu une demande à cet effet.

M. ROCHE: Dans le cas de ce moulin, la compagnie qui l'exploite a obtenu un bail du département des Indiens, mais elle ne peut pas s'emparer d'une partie quelconque de la réserve sans le consentement des Indiens dont elle doit obenir un abandon formel de ce terrain. Cette disposition dit clairement que la question sera portée devant la cour d'échiquier qui s'enquerrera des faits, et qui fera rapport s'il convient de détacher une partie quelconque de la réserve et si cela est de nature à protéger l'intérêt public et celui des Indiens en cause.

M. MARCIL: Dans le passé, si les Indiens refusaient de se rendre, tout était fini, mais maintenant la moindre com-

pagnie qui veut obtenir ces terrains peut s'adresser à la cour d'échiquier, et en observant la procédure nécessaire, elle peut acquérir la réserve ou une partie de cette dernière. La population de la ville de Campbellton ne représente pas 8,000 âmes et il me semble que, d'après cette loi, la compagnie pourra acquérir cette réserve.

M. ROCHE: Je crois que l'honorable député confond des entreprises particulières avec l'utilité publique.

M. MARCIL: On peut déclarer que cette entreprise particulière est d'intérêt public. Bien qu'il puisse arriver que le ministre ignore ce détail, quelqu'un saura profiter de cette disposition, j'en suis convaincu.

M. ROCHE: L'honorable député sait que si l'on a porté l'affaire à la cour d'échiquier, l'autorité suprême réside, après tout, dans le Parlement fédéral. Il incombe à celui-ci de régler ce point d'une façon avantageuse, avant qu'une poursuite ne soit instituée.

M. MARCIL: Qu'on ait ou non l'idée de fournir le moyen d'atteindre ce but, cette compagnie veut qu'on agisse en cette façon. Ces Indiens se trouveraient privés de leurs terres; on les chasserait pour donner, par la procédure ordinaire, leurs terres à la compagnie en question.

M. ROCHE : Je ne me rappelle pas le cas dont mon honorable ami parle en ce moment.

M. CARVELL : Le ministre se rappellera que, dès le commencement de la session presque, je lui ai posé quelques questions au sujet de la réserve de la rivière Tobique. Le ministre sait qu'au cours de l'année dernière, son ami, M. Smith, a déboisé, pour ainsi dire, une partie de cette réserve des essences forestières de grande valeur qu'elle contenait, mais que la partie supérieure de cette réserve contient encore une quantité considérable de bois marchand d'un prix élevé. Je crains que, si l'on applique cette disposition, les personnes qui en ont besoin pour leur négoce n'acquièrent ces riches essences forestières. Quelqu'un m'a dit qu'il possédait une scierie à quelques milles en bas de la rivière, vu que ce bois aurait un peu plus de valeur pour lui que pour toute autre personne, il devait l'acheter.

Je demanderais au ministre de me dire s'il croit que cette disposition est assez précise pour permettre à ces gens d'acquérir ce qui reste de la réserve indienne de la rivière Tobique.

[M. Marcil.]

M. ROCHE: Je ne le crois pas. Cette disposition n'a pas pour but d'embrasser un cas de cette nature et je suis persuadé moi-même que dans la pratique il en sera suivant ce que je pense.

M. CARVELL: Ce m'est réellement un grand plaisir d'apprendre cela, et j'espère que le ministre va nous promettre que ce qui reste de la réserve des Indiens de la rivière Tobique ne sera pas morcelé par les politiciens du Nouveau-Brunswick, ainsi que l'a été la partie sud de cette réserve.

M. ROCHE: Je crois que l'honorable député veut parler de la coupe qu'on a faite d'une certaine quantité du bois marchand qui se trouve dans cette réserve. On a concédé certaines terres de temps à autre, avant l'arrivée de ce Gouvernement au timon des affaires, et récemment on a vendu une certaine partie de ce bois marchand, mais cela ne se rapporte en rien à cette disposition du projet. On jugera chaque cas séparément. Je n'ai pas l'intention d'aliéner aucune autre partie de la réserve de la rivière Tobique, et je suis certain qu'à moins qu'on ne me présente une demande motivée je ne voudrai rien.

M. CARVELL: Je suis heureux d'apprendre cela. Je ne veux pas discuter, en ce moment même les détails de ce qui s'est passé, parce que je crois que la circonstance présente ne se prête pas à un débat de cette nature; au reste, j'espère avoir l'occasion de traiter cette affaire, avant la fin de la session. Le ministre comprendra, toutefois, que nous avons aliéné des parties de cette réserve et cela sans rime ni bon sens, à en juger par les états fournis, et autant que je puis voir, sans aucune requête de la part des acheteurs. Il semblait que ce fût à l'initiative du propre département du ministre que cette terre avait été vendue à M. Smith. Je me contente d'exprimer l'espoir qu'on ne donnera plus de conseil semblable et que ce qui reste de cette réserve sera conservé pour les Indiens et non pas pour l'avantage des politiciens.

M. ROCHE: Cette réserve a été cédée par les Indiens.

M. CARVELL: Je comprends qu'une partie de la terre, au sud de la rivière Tobique, a été cédée, ce qui a permis au département de vendre; mais ce dernier n'était pas en état de donner cette terre à un ami politique, sans avoir annoncé l'adjudication publique et sans faire savoir publiquement ce qui en était à cet égard ni

d'abandonner cette terre, en retour du quart de sa valeur, à ce partisan qui a vendu, sans que le département n'intervint, le bois marchand de grande valeur que cette réserve contenait. Certes, le département n'a pas eu raison de faire cela. Quoi qu'il en soit, je discuterai cela plus tard.

M. KYTE : Est-il venu à la connaissance du ministre qu'il y a dans la ville de Sydney une réserve indienne sur laquelle certains individus ont jeté des yeux d'envie depuis quelques années ? Je crois savoir qu'on a adressé, sous une forme ou sous une autre— à l'ancien ministre de l'Intérieur, à tout hasard— des requêtes relatives à l'acquisition de cette réserve et je pense qu'on a continué des démarches de cette nature jusqu'à une date comparativement récente.

M. ROCHE : On a proposé, à maintes reprises, au département de diriger sur un autre endroit les Indiens de la réserve qui se trouve dans la ville de Sydney. Cela n'a pas souri aux Indiens et c'est pourquoi le département ne s'est plus occupé de cette question. On ne veut pas molester les Indiens et on ne changera leur domicile que s'ils acceptent d'aller sur une autre réserve.

M. KYTE : L'adoption de ce projet de loi rendra-t-elle plus facile la tâche d'établir ailleurs les Indiens de cette réserve?

M. ROCHE: Non, à moins qu'on ne désire faire servir la terre à quelque fin publique. Le juge de la cour d'échiquier doit d'abord décider que c'est une question d'urgence qui revêt un caractère d'intérêt pratique pour le public et pour les Indiens. Le but de cette modification n'est pas de résoudre ce point particulier ni aucun autre point semblable. On a fait des propositions au département au sujet de cette réserve, mais toujours les Indiens ont refusé de céder leurs terres, et cela règle la question, en ce qui concerne le département. Nous n'avons pas l'intention d'appliquer cette loi pour les déposséder de leur terre.

M. KYTE: Si je ne me trompe, le ministre dit que c'est seulement au cas où l'on aura besoin de leurs terres pour des fins d'utilité publique qu'on pourra éloigner les Indiens, en dernier ressort.

M. ROCHE : Je pourrais dire à mon honorable ami que la loi adoptée en 1911 embrasserait ce cas particulier, puisque Sydney compte une population de 8,000 âmes.

M. KYTE : Donc, si ce projet de loi est adopté, il ne sera pas plus facile qu'il ne l'est aujourd'hui d'éloigner les Indiens de cette réserve.

M. ROCHE: Aucunement.

M. CARVELL: Le ministre se propose d'appliquer ce statut de façon à ce que l'on ne vende plus la terre, à moins qu'on n'ait besoin de celle-ci pour des fins d'utilité publique. Toutefois, je crains que ce bill n'embrasse pas très heureusement les intentions du ministre, et il se peut qu'à une date plus ou moins rapprochée, il se trouve un autre ministre de l'Intérieur qui n'ait pas les aspirations élevées qui caractérisent le ministre que nous avons aujourd'hui. Si le ministre veut lire très attentivement l'article 6, il constatera que la disposition qu'il contient ne se limite pas au cas d'une institution publique qui acquiert la terre. Voici cet article:

Dans le cas d'une réserve qui avoisine ou est située en totalité ou en partie dans une ville ou une citée constituée en corporation, ou dans leur voisinage immédiat, ou qui contient plus de terre qu'il n'en faut pour l'usage de la bande....

C'est le point.

...ou qu'elle est située de manière à retarder essentiellement le développement naturel du pays environnant....

Mais arrêtons-nous, un instant. Cet article dit: "qui contient plus de terre qu'il n'en faut pour l'usage de la bande." Il me semble que le ministre devrait biffer cette ligne de ce bill, parce qu'on peut difficilement trouver, au Canada, une réserve au sujet de laquelle un homme entreprenant ne soit pas persuadé qu'il y a trop de terre pour l'usage de la tribu et, dès qu'il convaincrait le ministre qu'il en est ainsi, il se trouve avoir le droit de demander l'excédent de la terre nécessaire. L'article continue ainsi:

....laquelle réserve n'a pas été cédée ou abandonnée par les sauvages, le Gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du surintendant général, référer à la cour de l'échiquier du Canada pour faire une enquête et dresser un rapport, la question de savoir s'il est à propos, en tenant compte de l'intérêt du public ainsi que de celui des sauvages de la bande pour l'usage desquels la réserve est tenue, que la totalité ou une partie de ladite réserve soit vendue au profit des sauvages et que les sauvages soient déplacés de la réserve ou de quelque partie de la réserve.

Je reviens à la réserve indienne de la rivière Tobique. Cette réserve renferme des milliers d'acres de terre que les Indiens n'occupent pas; à vrai dire, ils n'occupent qu'une très faible partie de la réserve. Je ne crois pas me tromper en disant que les neuf dixièmes de cette ré-

serve sont entièrement boisés, et je m'explique assez que certains citoyens entreprenants du Nouveau-Brunswick tiennent à pouvoir venir essayer de convaincre, non pas le chef actuel du ministère, car il les connaît trop bien, mais son successeur, qu'il y a là plus de terre qu'il n'en faut pour l'usage des Indiens et qu'il y aurait lieu de mettre en vente la partie de la réserve où il se trouve du bois de prix.

Le texte des 9e et 10e lignes de l'article 6, page 2, est celui auquel je trouve à redire; je crains que la portée n'en soit vraiment excessive. Lorsqu'une réserve se trouve au milieu d'une ville, on peut avoir d'excellentes raisons, je le conçois, de transporter les Indiens ailleurs pour mettre le terrain à la disposition du public. Ainsi, on aurait de puissantes raisons de le faire si l'acquisition du terrain était nécessaire à quelque service d'utilité publique; mais il me semble qu'à la faveur du présent article, tout particulier jetant des regards de convoitise sur quelque partie d'une réserve indienne pourrait s'adresser au ministre et, en lui forçant un peu la main, se faire mettre en possession du terrain.

M. ROCHE: L'honorable député oublie que le ministre de l'Intérieur, quel qu'il puisse être, n'est pas autorisé à vendre la réserve indienne. L'affaire devra être portée devant la cour d'échiquier qui fera une enquête complète et interrogera les témoins sous serment. Les Indiens seront représentés par des avocats aux frais du ministère. Après s'être livré aux investigations les plus minutieuses, le tribunal fera rapport au Parlement, et si ce dernier agrée le rapport, l'affaire sera renvoyée au Gouverneur en conseil qui la décidera sans retour. Cette procédure est précisément celle qui prévalait sous le régime de nos prédécesseurs. Le Parlement devra se prononcer sur le cas avant que celui-ci ne soit soumis au Gouverneur en conseil.

M. CARVELL: Le Parlement, on sait ce que cela veut dire; on a pu le voir cet après-midi, quand il s'est agi de la Farmers' Bank.

M. ROCHE: Si l'on demande jamais à vendre partie d'une réserve, l'honorable député aura l'avantage d'élever la voix.

M. CARVELL: Et c'est tout.

M. ROCHE: Bien souvent on conteste la compétence du Gouverneur en conseil pour prétendre que telle affaire devrait être soumise au tribunal souverain du Parlement. Je le répète, le ministre de l'Intérieur, quel qu'il puisse être, n'est en aucune façon autorisé à aliéner une réserve quelconque; il peut tout au plus porter l'affaire devant la cour d'échiquier. Quand le tribunal aura fait rapport au Parlement et que celui-ci aura agréé le rapport, le Gouverneur en conseil rendra une décision finale. Je ne trouve donc aucun fondement à l'objection de mon honorable ami. Il n'y a pas lieu de craindre que le ministre de l'Intérieur subisse certaines influences, puisqu'il ne peut même pas intervenir dans l'affaire.

M. OLIVER: Le Parlement s'occupe en ce moment d'établir la loi qui devra guider la cour d'échiquier lorsque pareille question lui sera soumise. Aux termes du projet de loi, lorsque les réserves indiennes contiendront plus de terre qu'il n'en faut pour l'usage des Indiens, l'excédent de territoire peut être vendu par ordre du tribunal. Il est bien évident que lorsque l'on démontrera à la cour d'échiquier que certaine réserve indienne contient plus de terre qu'il n'en faut pour l'usage des Indiens, le tribunal sera obligé de décréter qu'une partie de la réserve doit être ôtée aux Indiens. Le bill n'a pas d'autre objet, c'est ce qu'il porte en toutes lettres, et il ne peut avoir d'autre conséquence que celle-là. Je maintiens que cette disposition est on ne peut plus préjudiciable.

M. BRADBURY: Est-elle applicable à toutes les réserves?

M. OLIVER: Oui. Le ministre, j'aime à le croire, s'apercevra qu'en insistant pour l'adoption de cette disposition il invite le Parlement à fouler aux pieds les droits que les traités reconnaissent aux Indiens. Je sais qu'il est loisible au Parlement d'abolir ces droits, mais je ne saurais admettre qu'il doive le faire. Il est bien vrai, ainsi que l'a dit le ministre, que l'ancien Gouvernement avait fait voter une loi autorisant la prise de possession des terres des Indiens par ordre de la cour d'échiquier. J'ai moi-même saisi le Parlement d'un bill à cet effet après avoir eu soin de déclarer formellement que c'était un empiétement sur les droits connus aux Indiens par traités et qu'il s'agissait de savoir ce qu'il y avait de mieux ou de plus mal à faire.

Le bill portait expressément qu'il ne serait applicable que là où, par suite du voisinage d'une population nombreuse, la valeur des terres représentait une somme

très considérable sans que les occupants en tirassent suffisamment de profit, et où il serait du devoir du Gouvernement d'intervenir, à titre de tuteur des Indiens, pour les faire bénéficier entièrement de l'augmentation de valeur due au voisinage d'une population nombreuse. C'est dans ces conditions que l'on pouvait se prévaloir d'un pouvoir aussi exceptionnel devant les tribunaux.

Au lieu de s'en tenir à ces conditions-là, mon honorable ami veut faire décréter que dans le cas de toute réserve contenant plus de terre qu'il n'en faut pour l'usage des Indiens, il pourra se prévaloir de la loi nouvelle, et que le juge de la cour d'échiquier sera alors obligé de se conformer aux prescriptions du présent article. Contrairement à ce que prétend le ministre, j'affirme que le projet de loi s'écarte absolument de la loi actuelle, et que cette dernière renferme des restrictions qui sauvegardent entièrement les droits des Indiens, restrictions qui n'y ont été insérées que dans le seul intérêt des Indiens. Le présent bill constitue à n'en pas douter un empiétement sur les droits des Indiens, en quelque endroit du Canada qu'ils soient établis.

Il est un autre aspect de la question sur lequel on me permettra d'appeler l'attention du ministre. Ce bill porte atteinte aux droits ordinaires que les traités confèrent aux Indiens. Dans la province d'Ontario, il y a, établies le long de la Grande rivière, des tribus d'Indiens des Six-Nations qui, aux yeux de la loi, se trouvent dans une situation bien différente de celle des tribus indigènes. Les tribus d'Indiens de la Grande rivière sont originaires des Etats-Unis. A la fin de la révolution, ces Indiens émigrèrent au Canada, et des terres leur furent octroyées en vertu d'un traité spécial, à titre d'alliés et non de sujets de la Grande-Bretagne, et je considère que les titres qu'ils ont à la possession de leurs terres sont tels, que le Parlement n'a pas le droit d'y porter atteinte. Qu'il soit au pouvoir du Parlement d'abolir des droits dont les Indiens jouissent en vertu de traités faits avec le Gouvernement, je l'admets; mais j'affirme qu'il n'a pas le droit de porter atteinte à un traité conclu entre le gouvernement impérial et les Indiens des Six-Nations.

Je m'élève avec toute l'énergie dont je suis capable contre ce projet de loi qui, à mes yeux, constitue un manque de parole envers les Indiens sur une question qui exige le respect le plus sacré de la parole donnée. L'autre soir, parlant du caractère des Indiens, je faisais observer qu'il est indispensable de maintenir en eux le souci de leur dignité. Le fait de se savoir propriétaires de leurs terres est ce qui contribue le plus puissamment à lui faire garder sa dignité, et leur donner à entendre que les terres sur lesquelles ils sont établies et qui, à leurs yeux, sont chose sacrée, ne leurs appartiendront qu'aussi longtemps qu'il plaîra au Gouvernement, ce serait détruire en eux le dernier vestige du respect de soi-même, supprimer le seul moyen qui reste de cultiver chez eux tout ce qui est susceptible d'en faire des hommes.

M. LEMIEUX: Monsieur le président, j'approuve sans réserve ce que mon honorable collègue d'Edmonton vient de dire du caractère sacré des titres des Indiens à leurs réserves. Je parlais tantôt des Indiens de Caughnawaga, et mon honorable ami disait que l'article 6 du projet en discussion ne comporte aucune arrière-pensée à l'égard de leur réserve. En me reportant aux documents publiés par les soins du Gouvernement fédéral depuis nombre d'années, je trouve les titres des réserves indiennes; or, je prétends que le ministère ne saurait, même à la faveur du présent projet de loi, déposséder la tribu de Caughnawaga de la moindre partie de cette réserve-là.

Je prie l'honorable ministre de vouloir bien se reporter aux titres de la réserve du Sault-Saint-Louis, qui sont dans "Indian Treaties and Surrenders", volumes I et II, publiés par les soins de l'Etat en 1891, et où se trouvent les traités conclus avec les Indiens et les actes de cession depuis 1680 jusqu'à 1890.

J'y trouve, au sujet de la réserve de Caughnawaga, un document qui a trait à la plus ancienne des concessions accordées par la France aux Indiens du Canada. On y voit que la réserve de Caughnawaga avait d'abord été octroyée aux jésuites par Louis XIV, le 29 mai 1680. Ce document est ainsi conçu:

Daté à Fontainebleau le 29 mai 1680.

Louis, par la Grâce de Dieu, Roy de France et de Navarre. A tous ceux que ces présentes lettres verront, salut:

Nos très chers et bien aimés les religieux de la compagnie de Jésus, résidans en notre pays de la Nouvelle-France nous ayant humblement fait remontrer que les terres de la Prairie de la Magdelaine qui leur ont été cy-devant concédées, étant trop humides pour estre ensemencées et pourvoir à la subsistance des Iroquois qui y sont establis, il seroit à craindre qu'ils ne se retirassent, s'il ne nous plaisoit leur accorder la terre nommée le Sault, contenant deux lieues de pays de front à commencer

à une pointe qui est vis à vis les rapides Saint-Louis, en montant le long du lac, sur pareille profondeur, avec deux isles, islets et bâtures, qui se trouvent audevant, et joignant aux terres de la dite Prairie de la Magdelaine, ce qui leur donneront lieu, non seulement de retirer les dits Iroquois mais même d'en augmenter le nombre et d'estendre par ces moyens la lumière de la foy et de l'évangile: à ces causes, désirant attribuer à la conversion et instruction des dits Iroquois, et traiter favorablement les dits exposants, nous leur avons fait et faisons don, par ces présentes, signés de notre main, de la ladite terre nommée le Sault, contenant deux lieues de pays de front à commencer à une pointe qui est vis à vis des rapides Saint-Louis, en montant le long du lac, sur pareille profondeur, avec deux isles, islets et bâtures qui se trouvent audevant, et joignant aux terres de la dite Prairie de la Magdelaine, à charge que ladite terre nommée le Sault nous appartiendra toute défrichée, lorsque les dits Iroquois l'abandonneront.

Permettons à tous ceux qui voudrons porter aux dits Iroquois des bagues, couteaux et autres menues merceries et choses semblables, de le faire: faisons très expresses inhibitions et deffenses aux François qui s'habitueront parmi les dits Iroquois et autres nations sauvages, qui s'establiront sur ladite terre nommée le Sault, d'avoir et tenir aucuns bestiaux, et à toutes personnes d'establir aucun cabaret dans le bourg des dits Iroquois qui se sera basty dans la dite terre.

Si donnons en mandement à nos aimez et féaux gens tenant notre conseil souverain à Québec, et à tous autres nos officiers justiciers qu'il appartiendra, que ces présentes nos lettres de don et de concession ils ayent à faire lire et enrégistrer et du contenu en icelles faire jouir et user les dits exposants, cessant et faisant cesser tous troubles et empêchements qui pourroient leur être donnez au contraire car tel est notre plaisir.

En témoin de quoy nous avons fait mettre notre scel à ces dites présentes.

Donné à Fontainebleau le vingt-neuvième jour de may de l'an de grâce mil-six-cent-quatre-vingt, et de notre règne le trente-huitième.

(signé): Louis.
(signé): Colbert.

Plus tard, Frontenac, l'un des plus illustres gouverneurs du régime français, a fait émettre le titre suivant, en date de Québec, le 31 octobre 1680.

Québec, 31 octobre 1680.

Sur ce qui nous a été remontré par les Révérends pères de la compagnie de Jésus, que Sa Majesté, par ses lettres patentes du vingt-neuf mars mil-six-cent-quatre-vingt, registrés au conseil souverain de Québec le vingt-neuf octobre en suivant, leur ayant fait don de la terre nommée le Sault, contenant deux lieues de pays de front à commencer à une pointe vis à vis les rapides Saint-Louis, en montant le long du lac, sur pareille profondeur, avec deux isles et islets et bâtures qui se trouvent audevant et joignant aux terres de la Prairie de la Magdelaine, pour les raisons mentionnées és dites lettres et aux clauses et conditions y portées, ils requerraient qu'il nous plut leur vouloir accorder un restant de terre d'une lieue et demye ou environ de longueur, à prendre depuis la terre nommée le Sault, en montant le long du lac, vers la Seigneurerie de Chateauguay, sur deux lieues de profondeur, ce qui leur donnerait encore plus lieu d'y attirer les Iroquois et autres Sauvages, d'en augmenter le nombre, et d'estendre par ces moyens les lumières de la foy et de l'évangile; Nous, en vertu du pouvoir à nous donné conjointement par Sa Majesté, et pour faciliter encore d'avantage aux dits Révérends pères de la compagnie de Jésus les moyens de continuer les soins qu'ils prennent depuis si longtemps et avec tant de zèle pour la conversion et instruction des dits Iroquois et autres sauvages, leur avons donné, accordé et concédé donnons, accordons et concédons par ces présentes, le dit restant de terre d'environ une lieue et demye de longueur, à prendre depuis la dite terre nommée le Sault, tirant vers la seigneurerie de Chateauguay, avec deux lieues de profondeur pour en jouir par les dits Révérends pères aux mêmes charges, clauses et conditions portées par les susdites lettres patentes de Sa Majesté et de prendre d'elle la confirmation des présentes d'aujourd'huy en un an.

En témoin de quoy nous avons signé ces présentes et à icelles fait mettre les sceaux de nos armes.

Donné à Québec(le trente-unième octobre mil-six-cent-quatre-vingt.

(signé): Frontenac.
(signé): Duchesneau.

Ceci est signé par Frontenac et Duchesneau, lequel était intendant de la Nouvelle-France.

En examinant ces documents historiques, je vois que, plus tard, les Iroquois ont eu un litige avec les pères jésuites, juste au commencement de la domination britannique, et la cause a été portée devant les administrateurs de la colonie à cette époque. Après la conquête, le pays fut divisé en trois gouvernements: le gouvernement de Montréal, le gouvernement de Trois-Rivières et le gouvernement de Québec et, en 1762, la question fut portée devant Son Excellence Thomas Gage, gouverneur de Montréal, siégeant en conseil.

22 mars 1762.

Par devant Son Excellence Thomas Gage gouverneur de Montréal et assisté de son conseil savoir: Messieurs Frédéric Haldimand, Colonel du 4ième bataillon du Royal-Amériquain, Guillaume Browning, major du 46ième régiment, Herbert Munster, major du 4ième bataillon du Royal-Amériquain et Gabriel Christie, major et maréchal-de-logis des Armées de Sa Majesté.

Entre les sauvages Iroquois et autres sauvages du Sault Saint-Louis comparant par M. Claus leur Procureur, demandeur d'une part.

Et les très Révérends pères de la Compagnie de Jésus, comparante par le Révérend père Wett, leur procureur, défendeur, d'autre part.

Dans ce fameux litige, un des principaux allégués des Iroquois était:

Qu'a la reddition de ce pays toutes choses avaient été bien concerté pour maintenir les dits sauvages dans la possession de leurs terres au Sault Saint-Louis, mais qu'aujourd'huy les Pères Jésuites leurs missionnaires concédant continuellement aux Français les terres qui dépendent du territoire du Sault Saint-Louis, que cependant ils croyaient leur appartenir par

[M. Lemieux.]

un titre de concession à eux fait par Sa Majesté Très Chrétienne. Et que s'il n'y est promptement remédié ils se verraient bientôt obligés d'abandonner leur propre champ pour se retirer avec leurs familles dans les bois. Attendu qu'ils n'y trouvent plus suffisamment de terre pour les faire subsister.

Les Indiens réclamaient aussi une partie des propriétés de l'Eglise. Ils prétendaient qu'ils avaient payé leur quote-part pour le maintien de l'Eglise et qu'ils avaient droit à ses ornements et à son casuel. Le jugement a été rendu par le tribunal spécial présidé par Son Excellence Thomas Gage et peut-être est-il bon de lire cette décision:

Nous sommes d'opinion que la concession des terres du Sault Saint-Louis fut faite aux Révérends Pères Jésuites dans la seule et unique intention d'y fixer les Iroquois et autres sauvages et que tout ce que ce terrain pourrait produire entièrement destiner à leur profit et avantage, les raisons dont les Révérends Pères Jésuites se servent dans leur requête et qui paraissent avoir déterminé Sa Majesté Très Chrétienne à accorder cette concession était fondée sur la crainte que les Iroquois établis dans ces tems-là sur la Seigneurerie de Laprairie et occupaient des terres trop humides pour être ensemencées ne vinssent à se retirer, alléguant qu'au moyen de cette nouvelle concession non seulement on les retiendrait mais qu'on en augmenterait le nombre et qu'on étendrait par ces moyens les lumières de la foi et de l'évangile.

Et un autre paragraphe ainsi conçu:

Et comme après avoir examiné avec attention les termes de la dite concession et l'avoir comparé avec plusieurs autres nous ne voyons point que les Révérends Pères Jésuites ayent obtenu aucuns droits Seigneuriaux sur le dit Terrain nous sommes au contraire unanimement convaincus que les sages précautions prises dans le dit acte que Sa Feue Majesté Très Chrétienne n'a jamais supposé que les Révérends Pères Jésuites dussent être seigneurs temporels des sauvages, que la nécessité des termes obligeaient de se rassembler auprès de Montréal, c'est pourquoi nous frustrons et déboutons les dits Révérends Pères Jésuites de tous droits temporels qu'ils pourraient s'etre arrogés sur les dites terres soit par la condescendance des gouverneurs et intendants, seul titre par lequel ils se sont procurés les achapts de réunion au domaine qu'ils ont obtenu dans différents temps soit par droit de possession ou autres raisons qu'ils pourraient alléguer et ordonnons que les dits sauvages du Sault...

Nos amis de langue anglaise feraient bien de conserver la prononciation du mot "Sault" et de ne pas dire "Soo".

....seraient mis en possession et jouissent paisiblement par eux leurs héritiers et autres sauvages qui voudraient se joindre à eux de tout le terrain et le revenu que la dite concession peut produire et persuadé que rien ne contribue plus efficacement à civiliser et éclairer les nations sauvages qu'en tenant religieusement les engagements que l'on prend avec eux et en prévenant tout sujet de mésintelligence entre eux et les habitants établis dans le voisinage.

Nous ordonnons que les limites de la concession des Iroquois du Sault soient traçées le plus tôt possible par un arpenteur juré et qu'elle fut bornée avec des pierres assujetties en terre marquées aux armes de Sa Majesté Britanique et que le plan figuratif en soit remis à notre greffe.

Et le litige est réglé par les représentants de Sa Majesté, le nouveau roi régnant sur l'Amérique britannique, octroyant cette réserve aux Iroquois, leurs héritiers et successeurs, parce qu'elle leur avait été concédée à eux en 1680 par la couronne de France. C'est donc là un titre impérial. Les Indiens de Caughnawaga ont d'abord reçu un titre de propriété de la couronne de France, puis, après la conquête, ce titre fut confirmer par un second titre royal. Dans les traités et dans les conditions de la capitulation de Montréal et de Québec, mention est faite de ce titre qu'ont les Indiens à leurs réserves telles qu'elles ont été établies par la couronne de France. Par conséquent, dans une cause du genre de celle qui se présente à propos des Indiens de Caughnawaga, je ne crois pas que le Parlement ou le service des Affaires indiennes aient le droit d'intervenir de quelque manière ou sous quelque forme que ce soit.

Mon honorable ami a déclaré que les Iroquois n'avaient rien à craindre, mais il est bon que ce pays sache que cette réserve a été concédée sous Louis XIV et que le titre a été confirmé par Georges III après la conquête et que le Gouvernement prend sur lui de changer les conditions sous lesquelles cette réserve a été concédée. C'est un ancien titre qui date du temps et des jours de Louis XIV et s'il se trouve un cas où un titre devrait être considéré comme sacré, c'est bien celui-ci.

J'attirerai l'attention de mon honorable ami sur ce paragraphe du jugement rendu par le gouverneur Gage et dans lequel il emploi les termes suivants:

Et, persuadé que rien ne contribue plus efficacement à civiliser et à éclairer les nations sauvages qu'en tenant religieusement les engagements que l'on prend avec eux et en prévenant tout sujet de mésintelligence entre eux et les habitants établis dans leur voisinage.

Ceci s'applique aussi bien de nos jours que cela s'appliquait à cette époque, et il n'y a pas de doute que mon honorable ami, avant d'exproprier une réserve ou partie d'une réserve, se souviendra de ce paragraphe. Il contient un principe que tout gouvernement devrait respecter, surtout vis-à-vis des Indiens qui sont pour ainsi dire les pupilles du Gouvernement et du peuple.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre): Il est parfaitement évident que nous devons user la plus grande prudence en nous occupant de ces titres des Indiens, et c'est le désir du Gouvernement de respecter ce principe. Quant au point de vue légal soulevé par mon honorable ami, je ne suis pas à même de l'apprécier pour le moment, parce qu'il aurait pour résultat de faire décréter qu'on ne peut exproprier toute terre concédée par des actes de la couronne britannique ou de la couronne de France avant que le gouvernement responsable ait été établi dans le pays, soit que cette terre appartienne à des Indiens ou à quelque autre personne. Je ne conçois pas que cela puisse être la loi de ce pays.

Je ne comprends pas la loi de notre pays de cette façon, et je ne crois pas non plus que les pouvoirs du Parlement soient ainsi limités. D'après la constitution britannique, toutes les terres sont la propriété de la couronne; et cela ne change rien, ou point de vue juridique, que le titre vienne de la couronne avant que nous eussions le gouvernement responsable ou après, par l'entremise du gouvernement responsable. La situation est exactement la même. Le Parlement a le droit de déclarer que les terres d'un citoyen du pays pourront être expropriées pour des fins publiques, pourvu qu'on lui paie une indemnité raisonnable. Il va même plus loin que cela; il autorise les sociétés d'utilités publiques à exproprier les terres des citoyens pour leurs fins, sans leur consentement, mais en leur payant une juste indemnité. En ce qui concerne les Indiens, l'objet de ce projet de loi est simplement de leur appliquer dans une certaine mesure un principe que le Parlement a mis, il y a quelques années, dans une loi ayant pour auteur, je crois, mon honorable ami le député d'Edmonton (M. Oliver). Nous ne faisons qu'étendre les conditions dans lesquelles ce pouvoir peut être exercé dans l'intérêt public.

M. CARVELL: C'est l'étendre bien au delà de l'intérêt public ou de service d'utilité publique; c'est toucher de bien près aux intérêts privés.

M. BORDEN: Je ne comprends pas la loi de la même manière que l'honorable député de Carleton la comprend. L'article 49a, qui est une modification, commence de cette façon:

Lorsqu'une réserve sauvage touche ou est située en entier ou en partie dans les limites d'une cité incorporée, ou dans son voisinage immédiat, ou contient plus de terre que les sauvages ne requièrent pour leurs besoins, ou qui est située de façon à retarder considérablement le développement naturel du pays avoisinant.

Dans ces cas-là on peut adopter certaines procédures d'expropritation sans qu'il soit nécessaire que les Indiens fassent une cession. Cela est une question d'intérêt public, et le ministre de la couronne, avant de commencer ses procédures, doit nécessairement considérer cet intérêt. Dans tous les cas, on ne peut déposséder les Indiens qu'à la suite de procédures régulières intentées devant la cour d'échiquier du Canada et dans des conditions qui sauvegarderont leurs intérêts. Il faut qu'on leur paie leurs améliorations; il faut qu'ils soient indemnisés de toute manière et, plus que cela, si je me rappelle bien les termes de l'article, il faut qu'on leur donne ailleurs des terres convenables comme réserve. S'il est nécessaire d'ajouter d'autres dispositions pour sauvegarder complètement les droits des Indiens, nous seront heureux de les connaître. Le but de cet article est d'appliquer jusqu'à un certain point des dispositions qui ont déjà été sanctionnées par le Parlement et qui ont paru satisfaire pleinement l'intérêt public.

M. OLIVER: L'honorable premier ministre n'était pas à son siège lorsque j'ai donné mes explications. La différence entre la loi actuelle et le bill qui est soumis à cette Chambre est que la loi ne s'applique qu'à un très petit nombre de réserves qui sont dans des conditions toutes spéciales, tandis que le bill proposé permettra d'exproprier toutes les réserves indiennes en s'adressant à un juge de la cour d'échiquier.

M. BORDEN: De la façon dont je comprends le bill, ces procédures ne pourraient être prises qu'en conformité avec le commencement de l'article.

M. OLIVER: Mais le bill peut s'appliquer à toutes les réserves des Indiens. Car il n'y a pas une réserve qui ne contienne pas plus de terre qu'il n'est nécessaire pour l'usage de la tribu. Aucune réserve n'est si peuplée qu'elle ne puisse pas raisonnablement contenir un bien plus grand nombre d'Indiens. Il n'y a pas non plus de réserve de laquelle on ne puisse pas dire qu'elle "retarde considérablement le développement naturel du pays avoisinant". Pour ces deux raisons, toutes les réserves indiennes sont exposées à être diminuées en étendue par suite d'un ordre d'un juge de la cour d'échiquier, et ce juge n'aurait aucune discrétion si la demande lui en était faite.

M. BORDEN : Mais il faut en premier lieu que le ministre approuve la proposition, et ce ministre est naturellement responsable devant le Parlement de son acte, et il s'expose à la censure s'il exerce ce pouvoir avec imprévoyance ou injustice. A part de cela, il faut que la cour trouve qu'il est à propos de déposséder ou d'éloigner les Indiens de cette réserve.

M. OLIVER : Je demande pardon au premier ministre. La cour n'a qu'à décider si la réserve contient plus de terre qu'il n'est nécessaire pour les besoins des Indiens.

M. BORDEN : Je vais lire à mon honorable ami l'article dont je parle. Cet article dit que le Gouverneur en conseil pourra, sur la proposition du surintendant général . . .

. . . soumettre à la cour de l'échiquier du Canada, pour qu'elle fasse enquête et rapport, la question de savoir s'il est à propos, en tenant compte des intérêts du public et de ceux des membres d'une bande de sauvages à l'usage de laquelle la réserve est consacrée, que toute cette réserve ou une partie soit vendue pour le bénéfice des sauvages et que ceux-ci soient éloignés de la réserve ou d'une partie de la réserve.

C'est ce que doit considérer le juge de la cour d'échiquier avant de faire son rapport. C'est au ministre, en premier lieu, à décider si la question doit être soumise à la cour d'échiquier et c'est au juge de cette cour à décider s'il est à propos d'enlever la réserve aux Indiens. S'il décide que les Indiens doivent partir de la réserve, il faut que le Parlement sanctionne la chose et accorde une indemnité aux Indiens afin qu'ils ne souffrent aucune perte financière.

M. MARCIL : J'ai écouté ce débat avec beaucoup d'attention, et je suis plus convaincu que je l'étais au commencement, que ce bill est mauvais. Il y a dans mon comté la réserve Restigouche, la réserve Micmac, qui est le centre des efforts des missionnaires parmi les Micmacs de la partie est de la province de Québec et des Provinces maritimes. Cette réserve est située tout près de la ville de Campbellton. Or, au point de vue d'un blanc, la proximité d'une réserve indienne nuit à une ville. Il ne s'en suit pas cependant que les Indiens doivent s'en aller.

Au point de vue du blanc les Indiens n'utilisent pas toute la terre contenue dans leur réserve. En réalité ils ne font guère de culture. La plupart d'entre eux pendant l'été servent de guide aux touristes américains qui viennent faire la pêche dans la Restigouche et la Cascapédia et en hiver ils vont dans les chantiers. Pour cette raison, le juge de la cour d'échiquier ou toute autre personne qui irait visiter la réserve trouverait que les Indiens n'occupent pas toute la terre de leur réserve.

M. BORDEN: A quelle distance sont ces Indiens de la ville de Campbellton?

M. MARCIL: Ils sont sur le côté opposé de la rivière, à quelques minutes de marche seulement; et au point de vue du blanc et du développement matériel du pays avoisinant, l'établissement d'une fabrique de pulpe ou de papier, par exemple, ou d'une scierie et l'emploi d'un nombre d'ouvriers favoriseraient certainement le développement du pays. Mais les Indiens ont habité cet endroit depuis plus d'une siècle et demi, tout près de deux siècles, et si on les en chasse on leur causera une grande injustice. La partie la plus dangereuse de ce bill, à mon avis, est que l'on ne nous dit pas quelle personne doit faire la demande au ministre. Si elle devait être faite par l'ordre des missionnaires qui ont charge des intérêts moraux, religieux, intellectuels ou autres de ces Indiens depuis plusieurs générations; ou si elle doit être faite par le conseil municipal de Campbellton, ou par un corps public déclarant qu'il veut employer la réserve à des fins publiques, la loi ne serait pas aussi mauvaise. Mais ce bill permet à toute personne de faire cette demande, et on ne pourrait connaître cette personne que lorsque le ministre décidera de soumettre la question au conseil. Naturellement, il faut que le Gouverneur en conseil soumette la question au juge de la cour d'échiquier. La cour doit décider ensuite s'il il est à propos d'éloigner les Indiens de cette réserve ou d'une partie de la réserve. Or, il ne manquerait pas de gens dans Cambelltown qui seraient prêts à déclarer qu'il est dans l'intérêt de la ville de déplacer les Indiens, la chose est évidente. Les blancs ont intérêt à voir établir une fabrique de pulpe, ce qui nécessiterait l'éloignement des Indiens. Mais ce n'est pas nécessairement une raison décisive pour que les Indiens soient envoyés ailleurs. Les Indiens ont déjà cédé une partie de la réserve pour une scierie, et je crois qu'ils s'accordent très bien avec la compagnie, bien qu'ils aient eu quelques désaccords dans les commencements. Mais d'après les rumeurs qui circulent dans le comté et dans la région, et que l'honorable député de Restigouche (M. Reid) connaît tout aussi bien que moi, on fait présentement des efforts pour obtenir la possession

de cette réserve. Si l'on agissait seulement en vue de l'intérêt public, je n'aurais pas autant d'objections, mais je crains que l'on cherche à obtenir cette réserve plutôt dans l'intérêt de particuliers que dans l'intérêt public. Les Indiens sont bien situés; ils ont une magnifique église et ils bénéficient des travaux des bons missionnaires qui veillent à leurs intérêts et qui peuvent plus faire pour eux dans cette localité qu'ailleurs.

Voilà pourquoi je songe à tout le travail qu'a fait l'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) en faveur de la réserve de Saint-Pierre. Si ces gens pouvaient plus facilement obtenir les réserves indiennes ils pourraient très bien alléguer ces raisons, et le juge de la cour d'échiquier serait obligé de reconnaître que les Indiens ont plus de terrain qu'ils n'en emploient et que leur présence cause de graves retards au progrès de la ville et du voisinage. Le question consistera à savoir si tout cela serait conforme à l'intérêt public.

L'article 6 dit:

Eu égard à l'intérêt public et à celui de la bande d'Indiens pour qui ce terrain a été réservé, ladite réserve soit vendue en tout ou en partie pour le bénéfice des Indiens, et que ceux-ci en soient éloignés.

C'est l'intérêt de la majorité qui domine, et il est facile d'établir quel est l'intérêt public. Ce projet de loi me paraîtrait moitié moins mauvais si des requêtes étaient présentés par des gens intéressés au sort des Indiens, comme, par exemple, les capucins, qui sont missionnaires auprès d'eux, ou si elles étaient présentées dans des circonstances où l'intérêt public en serait vraiment le principal motif; mais si elles viennent de compagnies qui veulent tout simplement faire des affaires, on peut facilement se conformr aux dispositions du bill et il est tant facile aussi au juge de la cour d'échiquier de faire un rapport au ministre et au Parlement. Le Parlement l'acceptera, la loi sera adoptée, les Indiens seront dépouillés de leur réserve et l'on aura commis, selon moi, une grande injustice.

M. CARROLL: Il n'y a pas de doute que, dans ce projet de loi, l'intérêt public est sauvegardé. Le paragraphe 1er de l'article 6 dit que

L'exécutif pourra charger le juge de la cour d'échiquier de s'enquérir et faire rapport sur la question de savoir s'il convient, eu égard à l'intérêt public et à celui des Indiens....

Le paragraphe 4 dit:

Si la cour juge à propos que la bande d'Indiens soit éloignée de la réserve.

Pour sauvegarder les intérêts des Indiens ce paragraphe devrait plutôt dire: "eu égard aux intérêts des Indiens et à ceux du public." Après avoir entendu la preuve et les plaidoiries, le juge pourrait bien juger à propos dans l'intérêt du peuple, d'évincer les Indiens, et il le pourrait, d'après cet article. Mais si l'on insérait dans le paragraphe 4 les mots du paragraphe 1, les intérêts des Indiens se trouveraient parfaitement sauvegardés.

M. BORDEN: Sur ce point, le projet dont il s'agit est une reproduction exacte de l'ancienne loi qui fut adoptée sous le règne de l'honorable député d'Edmonton. Toutefois, mon honorable ami a raison de demander ce qu'il demande, et je crois qu'on répondrait à son désir en insérant, après les mots "à propos", les mots "comme susdit."

M. CARROLL: Si le ministre confie au soin de procureurs les Indiens à qui l'on se propose d'enlever leurs réserves, ces procureurs devront étudier les exigences de chaque tribu en particulier. Ainsi, les Micmacs de la Nouvelle-Ecosse gagnent généralement leur vie à faire des baquets et des paniers, tandis que les Indiens de Sydney dont on a déjà cherché, sous le règne de deux ou trois gouvernements, à prendre la réserve, un terrain de grand prix, gagnent la leur à travailler comme journaliers et ouvriers. En les éloignant de Sydney on agirait dans l'intérêt de la ville, mais on leur enlèverait leurs moyens de subsistance. Je cite cet exemple pour faire voir quelles précautions l'on doit prendre, et je pense que le juge de la cour d'échiquier ou de toute autre cour serait plus compétent, à ce sujet, que n'importe quel ministère, gouvernement ou agent.

M. ROCHE: Je propose:

Que les mots "comme ci-dessus" soient insérés après les mots "à propos", dans la première ligne du paragraphe 4 de l'article 6.

(La motion est adoptée.)

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

Reprise de la séance.

M. OLIVER: Le ministre de l'Intérieur et le premier ministre ayant invoqué le statut de 1911 en faveur du bill en question, je vais lire l'article 49a de ce statut qui avait pour objet de modifier la loi des Indiens et qui fut adopté le 19 mai 1911. Il commence par ces mots:

Si une réserve indienne est adjacente à ou située en tout ou en partie dans une cité ou ville constituée en corporation.

Aucune différence, jusqu'ici, entre la loi de 1911 et la modification projetée.

...ou dans le voisinage immédiat d'icelle, ou qu'elle contienne plus de terrain qu'il n'en faut pour l'usage de la bande, ou soit située de façon à nuire gravement au progrès naturel de la région circonvoisine, et n'ait été ni abandonnée ni remise par les Indiens...

Encore la même uniformité.

....et que les Indiens refusent de la remettre.

Le texte que voici est également le même dans les deux cas:

...et que les Indiens refusent de la remettre, l'exécutif pourra, sur avis du surintendant général, charger le juge de la cour d'échiquier de s'enquérir et faire rapport sur la question de savoir s'il convient, eu égard à l'intérêt public et à celui de la bande d'Indiens pour qui ce terrain a été réservé....

Puis le nouveau texte ajoute:

....que ladite réserve soit vendue en tout ou en partie, pour le bénéfice des Indiens, et que ceux-ci en soient éloignés.

Il n'y a pas de différence essentielle entre le dernier paragraphe et la loi existante. Cependant, je tiens à faire voir que la loi actuellement en vigueur limite l'exercice de l'autorité du ministre, de la cour d'échiquier ou du Parlement en imposant, comme condition, que la réserve soit dans ou adjacente à une cité ou ville de pas moins de 8,000 âmes. Cette condition ne peut s'appliquer qu'à un très petit nombre de réserves indiennes et que si la valeur d'une réserve a augmenté d'une façon anormale parce que cette réserve est à proximité de la ville. Alors, les Indiens ont intérêt à profiter de cette plus-value dont ils ne profiteraient pas en conservant tout simplement leur réserve, et le Gouvernement, qui est leur gardien et leur fidéicommissaire, doit, à ce double titre, s'occuper de leur assurer la pleine valeur de leur terrain. Voilà un état de choses anormal, et pour y faire face nous avons pris des mesures qu'on pourrait qualifier d'anormales. Je dirai à l'honorable député de Cap-Breton-sud (M. Carroll) que la loi existante répond aux besoins de la réserve qu'il a mentionnée et de toute autre réserve se trouvant dans le même cas, et que, par conséquent, il n'y a pas lieu de proposer de la modifier. Le bill dont il s'agit permet d'évincer les Indiens d'une réserve, selon la procédure prévue par l'ancienne loi, pour trois nouveaux motifs: 1° si la réserve est immédiatement voisine d'une cité ou d'une ville, quand même elle n'y serait pas adjacente ou n'en serait pas entourée; 2° si elle contient plus de terrain qu'il n'en faut pour l'usage de la bande; 3° si elle est située de façon à nuire gravement au progrès de la région circonvoisine. Dans n'importe lequel de ces trois cas, n'importe quelle réserve se trouvera assujettie aux dispositions de la loi actuelle.

Si le ministre le juge à propos, il peut soumettre à la cour d'échiquier la question du droit de ces Indiens à leur réserve, et, si le juge de cette cour trouve que les conditions sont une des trois qui j'ai mentionnées, il est tenu à décider que les Indiens doivent sortir de la réserve ou d'une portion de cette réserve; c'est-à-dire que leurs droits doivent leur être enlevés. Une fois cette décision rendue, l'affaire est soumise au Parlement. Soumise au juge par le ministre, elle est présentée au Parlement pour que celui-ci se prononce en dernier ressort sur la décision du juge. La décision du ministère étant confirmée par ce tribunal, elle recevra l'attention du Parlement, où le cabinet est obligé de faire prévaloir ses vues à l'aide de la majorité dont il dispose. Les droits que le traité reconnaissait à l'Indien cessent d'avoir aucune valeur dès que cette loi est votée.

M. ROCHE: Je dirai à mon honorable ami que, s'il y a là plus de terre qu'il n'en faut aux Indiens, ce n'est pas l'intention de la loi de la leur enlever pour cette seule raison. S'il est pris possession de cette terre, c'est pour l'employer à des fins déterminées. C'est là ce qui décide de la question de savoir si une terre sera reprise aux Indiens. En premier lieu, je ne crois pas que le ministre de l'Intérieur soumettrait à la cour de l'echiquier la question d'exproprier partie d'une réserve indienne par le motif qu'elle excède les besoins de la bande. Telle n'est pas l'interprétation qu'il convient de donner à la loi. L'honorable député a mentionné qu'étant contiguë à une ville de 8,000 habitants, le territoire d'une réserve acquiert de la valeur; mais, quelque rapprochée ou éloignée que la réserve soit d'une ville, l'estimation de sa valeur est la même dans les deux cas. Il en faut, par exemple, disposer aux enchères. Si l'honorable député veut bien lire le paragraphe 5, il verra qu'il y est décrété que

La cour doit transmettre ses conclusions, avec la preuve et un rapport des procédures, au Gouverneur en conseil qui doit les déposer devant le Parlement à la session alors courante ou à la prochaine session. Lorsque ces conclusions ont été approuvées par résolution du Parlement, le Gouverneur en conseil peut dès lors donner effet aux dites conclusions et peut faire vendre ou donner à bail la réserve ou toute partie de la réserve dont il est jugé à propos de déplacer les sauvages, aux enchères publiques après la publication pendant au moins un mois de l'avis de ces enchères dans la "Gazette du

Canada" et dans au moins deux journaux publiés dans la localité ou dans la localité le plus rapprochée où se trouve la réserve.

La compensation due aux Indiens est déterminée de la même manière. Il importe peu qu'une réserve soit adjacente à une ville populeuse ou qu'elle en soit éloignée. L'honorable député doit assurément concevoir le cas où, pour une raison ou pour une autre, les Indiens se refuseraient à une rétrocession de leurs terres malgré le besoin qu'on en aurait pour quelque service public non compris dans la clause d'expropriation de la loi. Supposons, par exemple, que, pour un service d'utilité publique, l'on ait besoin d'une réserve et que les Indiens soient prêts à en faire l'abandon, mais à la condition d'avoir la totalité du prix quelle sera vendue, au lieu des 50 p. 100 que la loi prescrit ils pourraient mettre obstacle à l'exécution d'une entreprise de grande utilité publique. En dépit des conditions avantageuses qui leur seraient accordées en tant qu'il s'agit de considération monétaire, ils refuseraient en insistant pour la totalité du prix. Que faire dans un cas semblable? Et c'est précisément un cas de cette nature que nous voulons atteindre. Ceci explique l'absolue nécessité d'une disposition comme celle-là. Ce serait de la part des Indiens une demande déraisonnable. Prêts à accepter la compensation et à consentir à tout, ils pourraient tout de même tenir encore à la totalité du prix de vente, au lieu de la moitié, comme la loi concernant les Indiens le prescrit. Avec les dispositions actuelles, nous soumettons l'affaire à la cour d'échiquier, qui entend les témoins, et la preuve est ensuite mise devant le Parlement, lequel, par résolution, la renvoie au Gouverneur en conseil pour qu'une décision soit prise sans le consentement des Indiens, consentement, toutefois, qu'ils auraient peut-être donné. La nécessité d'avoir recours à cette disposition se présenterait simplement dans le cas d'une demande déraisonnable de la part des Indiens. Il faut que mon honorable ami n'ait pas bien interprété la loi pour dire que ce qui autorisera le ministre à soumettre l'affaire à la cour d'échiquier, c'est que la réserve aura plus d'étendue que ne le comporte le besoin des Indiens. Je suis sûr que nul ministre de l'Intérieur ne voudrait agir par ce seul motif, et, s'il le faisait, nul juge de la cour d'échiquier ne déciderait que les Indiens ou le public ont intérêt à une cession de cette terre.

[M. Oliver.]

M. OLIVER: Si mon honorable ami le ministre de l'Intérieur (M. Roche) avait limité la disposition de son projet de loi à la reprise de terres destinées à quelque service d'utilité publique, son argument aurait de la valeur; mais rien ne limite l'application de la loi. Il peut bien dire qu'un ministre de l'Intérieur ne voudrait pas soumettre aux tribunaux la question de reprendre aux Indiens leurs terres, à moins d'avoir quelque bonne raison à alléguer; mais si le Parlement donne par la loi toute autorisation au ministre d'agir, n'y a-t-il pas lieu de croire qu'il le fera? Nous ne pouvons nous dérober au sens exact du texte du projet de loi et, si les membres de cette Chambre aident aujourd'hui à faire mettre dans nos lois une disposition qui autorise suffisamment la reprise aux Indiens de leurs terres, nous ne pourrons plus tard reprocher à un ministre de l'Intérieur, non plus qu'à un juge de la cour d'échiquier, l'exercice d'un pouvoir que lui aura donné une loi de ce Parlement. C'est maintenant que cette Chambre a l'obligation de décider dans quelle mesure ce droit sera exercé par le ministre de l'Intérieur. Pour ce qui est des services d'utilité publique, si mon honorable ami veut bien consulter la modification faite en 1911 à la loi des Indiens, il y verra prévue l'expropriation des terres d'une réserve sans le consentement des Indiens, dès qu'il s'agit d'un service d'utilité publique, tel qu'un chemin de fer, une route, et le reste. Il me semble que cela répond à tous les besoins, et qu'en allant au delà, ce serait empiéter, sans cause légitime, sur les droits des Indiens, et nuire, dans l'esprit de ces derniers, au pays, comme aussi au Gouvernement, ce qui, après tout, est une affaire de quelque importance.

M. BRADBURY: Je me trouve dans une position quelque peu embarrassante. Lorsque, en 1911, mon honorable ami préopinant a proposé d'enlever aux Indiens le droit d'exprimer par un vote leur opinion sur l'opportunité d'une cession de leurs terres, je m'y suis vivement opposé par le motif que c'était vouloir la suppression d'un droit dont ils jouissaient en vertu du traité. La proposition de ce soir va plus loin, et l'autorisation que le ministère recherche me paraît en conséquence excessive. En justice pour l'Indien, il faudrait ne pas oublier que ce pays a été sa chose autrefois et qu'à l'époque où ces traités ont été conclus, il était le maître de la situation.

Aujourd'hui, nous sommes forts; mais priver l'Indien de quelqu'un de ses droits, c'est, à mon sens, abuser de notre force. Si

le texte discuté se contentait de prescrire l'expropriation de terre située dans les limites ou le voisinage d'une ville, et que les poursuites en expropriation dussent être prises devant la cour d'échiquier, dont la décision serait ensuite soumise au Parlement, je n'hésiterais pas à y donner mon appui. Le texte modificatif va trop loin, plus loin qu'il n'est nécessaire, et je suggérerais au Gouvernement de s'en tenir aux terres qui sont dans les limites d'une ville ou dans son voisinage, dans un rayon, par exemple, de 15 à 20 milles. Avec une semblable disposition, on verrait se reproduire ce qui a eu lieu en 1908 dans le cas de la réserve Saint-Pierre, reprise sans le consentement des Indiens. Grâce à cette disposition, cette même affaire pourrait être soumise à la cour d'échiquier sans le consentement de l'Indien, et sa terre lui être enlevée. M'est avis que cela est injuste pour l'Indien, que c'est mal absolument, et qu'un tel pouvoir ne devrait pas être conféré au ministère. Les Indiens ont des droits qu'il nous faut respecter. Dès longtemps au Canada nous nous vantons de la justice et de l'équité avec lesquelles les Indiens ont toujours été traités sous la domination anglaise; mais je regrette d'avoir à dire que nous n'avons guère une raison de parler ainsi, s'il faut en juger par la conduite des gouvernements provinciaux et du gouvernement fédéral à l'égard de ces pupilles de à bois ou les réserves des Indiens et il en a été de même dans les autres provinces. Je concevoir. Dans la province d'Ontario, l'on n'a pas eu de ménagements pour les terres à bois ou les réserves des Indiens, et il en a été de même dans les autres provinces. Je crois que c'est le devoir du Gouvernement de veiller à ce que l'Indien soit protégé comme il le faut. J'ai pleine confiance dans le surintendant général des Affaires indiennes, mais je dois dire que cet amendement lui confère des pouvoirs qui excèdent les nécessités du ministère.

Je ne me propose pas de retenir longuement la Chambre sur cette question, mais je suis d'avis que dans l'intérêt des Indiens du Canada, ce projet d'amendement devrait être rédigé de manière à ne pas donner au département le pouvoir d'exproprier des terres qui ne sont pas requises sur-le-champ pour des fins d'utilité publique. Je me rends bien compte qu'une réserve indienne doit être sujette à expropriation comme toute autre propriété lorsqu'on en a besoin pour quelque fin d'utilité publique; mais je ne crois pas qu'on doive dans le présent bill demander au Parlement l'attribution de ce pouvoir d'expropriation en ce qui regarde toutes les réserves du Canada.

M. ARTHURS: Je regrette de ne pouvoir à certains égards partager les vues de l'honorable député (M. Bradbury). Il se trouve un assez grand nombre de réserves indiennes dans ma circonscription, et je ne sache pas que jamais le bois y ait été vendu autrement que de l'assentiment des Indiens, et dans tous les cas qui sont venus à ma connaissance ils ont invariablement obtenu un très bon prix; un prix un peu plus élevé que ce qu'on payait pour le bois sur les terrains adjacents. A l'égard de cette disposition du bill en particulier, je dois dire qu'ils se trouve une réserve, non pas dans ma circonscription, mais dans celle du ministre des Chemins de fer qui m'est bien connue, et à l'égard de l'expropriation de laquelle, il s'est produit une très vive agitation il y a quelques années. Je ne connais pas le nom de la réserve, mais elle est presque contiguë à la ville de North-Bay, sur le lac Nipissing. Elle a toujours été d'un grand inconvénient pour la ville de North-Bay, laquelle à l'avant-dernière évaluation comptait 8,000 âmes. Depuis nombre d'années le gouvernement de l'Ontario s'occupe de construire une grande voie principale reliant North-Bay au Sault-Ste-Marie et qui devait traverser cette réserve, et le Gouvernement a été gêné dans la mise à exécution de son projet, ne pouvant se faire accorder le droit de traverser cette réserve; et même en supposant qu'il aurait réussi à se faire reconnaître le droit d'établir cette route, n'aurait pu la maintenir en bon état de réparations si ce n'est, très probablement à ses propres frais. Il n'est pas établi de chemins dans la direction de l'ouest à partir de North-Bay, ce qui est dû simplement à ce que cette ville ne peut obtenir l'autorisation de faire passer un chemin à travers cette réserve.

Ce texte me paraît sauvegarder et garantir tous les droits des Indiens, surtout si l'on tient compte des précautions dont le ministre en a entouré l'application, toute initiative fondée sur ce texte doit être précédée d'un jugement de la cour d'échiquier, et, si je ne me trompe, doit être approuvé non seulement par le Gouverneur en conseil, mais aussi par le Parlement même à la session suivante. En justice pour ces villes qui sont situées comme l'est North-Bay, le présent projet de loi devrait être adopté.

M. OLIVER: Relativement à la réserve dont parle mon honorable ami (M. Sex-

smith), je dois dire que les Indiens de cette réserve ont consenti à la cession, et que partie de la propriété a été vendue aux enchères; mais certains droits furent maintenus en faveur des marchands de bois et je crois qu'une action est actuellement pendante devant les tribunaux. C'est pourquoi la réserve n'a pas été ouverte. Ce n'est ni la faute des Indiens, ni la faute du département, c'est la conséquence de la concession de certains droits à des exploitants de bois, lesquels n'ont pas voulu se dessaisir de leurs droits et sont même allés devant les tribunaux pour les défendre.

M. ARTHURS: N'est-ce pas la faute de l'initiative prise par le département des Indiens lorsqu'il a vendu le bois?

J'ai toujours prétendu, et c'est la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement actuel,—si je ne me trompe, c'est aussi la ligne de conduite qu'avait adoptée l'honorable député (M. Oliver) lorsqu'il était ministre de l'Intérieur,—qu'il ne faut pas vendre ce bois, si ce n'est à condition qu'il serait enlevé à brève échéance. Cette réserve n'est pas étendue, et il n'y a absolument aucune raison pour que les exploitants n'enlèvent pas le bois dans un intervalle d'un an ou deux.

M. OLIVER: La convention dont je parle fut conclue il y a bien des années sous l'ancien régime, et le propriétaire s'en tient simplement à son droit et refuse de s'en dessaisir, et l'effet a été d'empêcher la conclusion d'une entente jusqu'à présent. Je regrette que le ministre ne juge pas à propos de faire une concession à ce qui me paraît être non seulement l'intérêt du public, mais la bonne foi du peuple canadien. Puisqu'il est question de la bonne foi du département des Affaires indiennes, si c'est là le fin fond de la question, je dirai que les faits en ma possession ne me justifient pas de reposer grande confiance en la sincérité de l'administration dans ses rapports avec les Indiens. J'ai eu occasion de signaler à l'attention du Parlement le cas de la réserve indienne de Kitsilano, située dans les limites de la ville de Vancouver

C'est dans le but d'amener les Indiens à évacuer et à vendre cette réserve dans l'intérêt des Indiens propriétaires, que cette modification de la loi de 1911 a été effectuée. Si l'on avait tenu compte des droits des Indiens dans la même mesure que l'on a tenu compte des droits de la ville de Vancouver, les Indiens auraient été suffisamment protégés, mais au lieu de cela, voici ce qui est arrivé. Les Indiens qui occupent cette réserve et qui en sont les propriétaires sont disparus et leurs bâtiments ont été brûlés. Ils sont partis, à ce qu'on nous a dit, à l'insu du département. Que ce fût avec ou sans le consentement du département, nous n'en savons rien. mais nous savons que c'est absolument et incontestablement sans la protection du département. Ces gens ont été expulsés; le gouvernement de la Colombie-Anglaise leur a donné de l'argent pour qu'ils s'en aillent, et ils sont partis; mais on n'a pris aucune mesure pour leur établissement ultérieur suivant que le prescrit la loi de 1911. Ces gens ont reçu une forte somme du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Aux termes de quel arrangement secret avec le Gouvernement fédéral cela s'est-il fait, je l'ignore; mais je suis parfaitement convaincu que c'est en vertu d'une entente secrète avec notre Gouvernement que l'affaire a abouti. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise a versé une somme d'argent; les Indiens l'ont reçue. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise avait conclu un traité avec le Gouvernement fédéral stipulant quels seraient ses droits sur cette réserve, sinon il n'aurait jamais versé cet argent aux Indiens; et les Indiens errent aujourd'hui dans ce coin du monde, sans argent, sans réserve, sans ressources aucunes, sans avoir bénéficié de la moindre protection ou avoir été l'objet des moindres égards de la part du Gouvernement fédéral. Dans ces circonstances, le ministre ne saurait nous demander de reposer beaucoup de confiance dans la sincérité du département des Affaires indiennes. Il est de fait, bien que je n'aie pas les chiffres par devers moi, que ces Indiens ont reçu une forte somme du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Mais il est également de fait qu'on ne leur a pas payé même la moitié de la valeur dûment constatée de cette réserve. Aux termes de la loi canadienne, la valeur marchande de cette réserve devait être attribuée aux Indiens; et en vertu du texte de loi inscrit dans les statuts de 1911, ils auraient dû recevoir la pleine valeur de cette réserve; on aurait dû les installer sur d'autres terres après leur en avoir conféré le titre; mais au lieu de cela, on leur a donné de l'argent, une somme ne représentant pas la valeur de leur propriété; on les a déjà délogés des terrains qui leur appartenaient; leurs bâtiments ont été brûlés et ils occupent aujourd'hui d'autres réserves, où ils sont errants dans la province, sans un foyer nulle part.

Telle est l'administration des affaires indiennes comme l'entend le Gouvernement actuel; et quand ce Gouvernement se présente ici porteur d'un bill de cette nature, qui tend à mettre toutes les réserves indiennes de l'Atlantique au Pacifique à la merci du ministre de l'Intérieur, je dis que c'est trop nous demander que de nous inviter à adopter pareil projet de loi sans mûr examen.

Je propose la radiation de l'article 6.

M. STEVENS: Je ne saurais laisser passer les remarques de l'honorable député (M. Oliver) sans en signaler l'inexactitude. Je sais bien qu'il est parfaitement de bonne foi et désireux de sauvegarder les droits des Indiens, quand il parle ainsi; mais je pense qu'il n'a pas été très bien renseigné relativement aux circonstances de la vente de la réserve de Kitsilano dont il a parlé. En premier lieu, le Gouvernement fédéral n'a absolument rien fait pour éloigner les Indiens de la réserve de Kitsilano; ceux-ci sont partis de leur plein gré. En second lieu, qu'il soit bien compris que les Indiens de la tribu de Squamish, dont ces Indiens de Kitsilano faisaient partie, ont au moins une demi-douzaine de réserves à peu de distance de la ville de Vancouver, et ils se déplacent constamment de l'une à l'autre. Quelques-uns sont assez bien établis dans les diverses réserves; mais en tant que tribu ils n'ont de séjour fixe dans aucune localité, et les quelques Indiens établis sur la réserve de Kitsilano n'y séjournaient pas constamment, mais se déplaçaient incessamment de l'une à l'autre. Quant aux bâtiments dont l'honorable député vient de parler, ils sont en fort petit nombre, et excessivement délabrés, de sorte que les Indiens n'ont pas souffert grand préjudice sous ce rapport.

Je tiens, en outre, à faire observer ceci à la Chambre: le Gouvernement a déclaré l'année dernière que le département des Affaires indiennes dans ses relations avec les Indiens était absolument dans la même situation que préalablement à l'initiative prise par le gouvernement provincial. Je ne sache pas que la situation ait été modifiée depuis. Je tiens à dire ceci,—et je pense que l'honorable député d'Edmonton me comprend,—le gouvernement de la Colombie-Anglaise a insisté fortement pour qu'on lui reconnaisse un droit réversible; et dans l'exercice de ce droit, à mon avis, il a été commis une erreur. Je ne pense pas que le gouvernement provincial ait été bien conseillé en agissant exactement comme il l'a fait; mais, à son point de vue, son attitude était justifiée.

On est à tenter un effort, toutefois, et à mon sens, on est sur le point de réussir à régler cette affaire à l'amiable, et les Indiens, je n'en doute pas, seront traités avec justice. L'honorable membre (M. Oliver), à mon avis, n'aura nullement à se plaindre, lorsque le Gouvernement aura terminé le règlement de cette affaire de la réserve indienne de Kitsilano. Il doit se rendre compte des difficultés qui se présentent lorsqu'il s'agit de la cession d'une réserve indienne, surtout lorsque des réclamations ou des droits de la part de la province viennent encore compliquer les affaires, comme dans le cas qui nous occupe. Je désire que la Chambre comprenne bien que le Gouvernement n'a commis nulle injustice à l'endroit des Indiens de la réserve de Kitsilano, et que leurs intérêts sont bien protégés. Personnellement, je suis au courant des faits, parce que je me suis fort intéressé à toute cette question.

Je désire ajouter un mot sur les dispositions essentielles du projet de loi. Dans et aux environs des villes, d'un bout à l'autre du pays il existe des réserves indiennes. Il en existe une au centre même de la ville de Vancouver, qui est connue sous le nom de réserve de Kitsilano, et il en existe encore une autre dans la ville de Vancouver-nord. Dans les environs de cette dernière ville, il en existe encore deux autres. Il y a donc quatre réserves indiennes dans le port de Vancouver et dans les environs. Je cite le cas de Vancouver comme un exemple de ce qui existe un peu partout dans la province. Les Indiens endurent de grandes souffrances morales et autres, parce qu'on les oblige à rester dans les limites de ces réserves, et à mon avis, il serait désirable qu'on les éloignât de la vie des villes. Il n'y a pas un député en cette Chambre qui mettra en doute la sagesse d'une politique tendant à éloigner les Indiens du contact des villes.

Sous le régime de la loi en vigueur, il est difficile de régler les questions relatives à ces réserves indiennes, et si je comprends bien, ce bill a pour objet de rendre la procédure un peu plus facile, tout en accordant une protection suffisante et aux Indiens et au public. Je ne connais pas de mesure législative qui protège plus complètement l'intérêt et des Indiens et du public que ce bill, qui décrète qu'une question sera d'abord soumise à la cour d'échiquier, puis elle sera soumise au Parle-

ment et elle devra obtenir l'assentiment des deux chambres avant d'être réglée définitivement par le Gouverneur en conseil. Il est impossible d'entourer une question de cette nature de plus de protection qu'on ne le fait en vertu de l'arrangement qu'a approuvé le ministre de l'Intérieur. En présence du développement et de l'essor que prend chaque jour la colonisation dans toutes les parties de notre pays, on reconnaît qu'il faut faire quelque chose afin de régler cette question des réserves des Indiens. Personnellement, je serais favorable à l'établissement d'un système qui nous permettrait d'accorder aux Indiens les droits civiques, individuellement, de sorte qu'après quelques générations, ils pourraient être entièrement libérés de la tutelle du Gouvernement. Je connais un grand nombre d'Indiens, surtout dans l'Ouest, qui seraient très bien en état d'exercer individuellement aujourd'hui tous les droits que confère le statut du citoyen, et qu'on pourrait placer sur les fermes, qu'ils feraient valoir avec succès. D'un autre côté, il faudrait du temps pour instruire et développer certaines autres tribus indiennes; mais ce serait une sage politique à adopter de la part du Gouvernement, s'il faisait quelques pas en ce sens-là. Dans l'intervalle, on doit prendre nos mesures afin de solutionner ce problème, en se conformant aux règlements les plus sévères, et, à mon sens, le ministre a découvert une méthode par laquelle on peut atteindre le but désiré.

M. OLIVER: L'honorable député espère-t-il que ces Indiens recevront la pleine valeur de ce que représente leur réserve?

M. STEVENS: Je n'hésite pas à déclarer que, quant à moi personnellement, je ne demanderais pas au département de sanctionner un marché qui ne donnerait pas aux Indiens l'entière valeur de la réserve qu'ils sont prêts à évacuer.

M. OLIVER: L'honorable député a-t-il une idée comment on procédera?

M. STEVENS: J'ai une idée, mais à mon sens, ce n'est ni le temps ni le lieu propice pour la faire connaître.

M. BORDEN: Les Indiens sont réellement en très bonne posture, si j'en crois les affirmations de mon honorable ami; ils ont reçu en compensation pour leurs terres une somme considérable, et ces terrains sont encore détenus par le Gouvernement fédéral qui agit en qualité de tuteur.

M. OLIVER: Le seul point faible dans cette théorie, c'est qu'elle roule sur la supposition que le gouvernement de la Colombie-Anglaise ne sait ce qu'il fait; qu'il est composé d'imbéciles, qui gaspillent l'argent du peuple de la province, en le donnant à un groupe d'Indiens, sans savoir pourquoi ils en agissent ainsi. A mon avis, c'est là où l'on commet une erreur. Je l'ai déjà dit et je le répète, lorsque le gouvernement de la Colombie-Anglaise a payé ces argents à ces Indiens, il avait conclu une entente avec le Gouvernement fédéral ou certains membres du cabinet quant à la façon dont il serait remboursé de ces dépenses; sinon, les ministres de la Colombie-Anglaise seraient mûrs pour le pénitencier. Il n'y a pas d'échappatoire possible. Ils ont pris l'argent du peuple de la Colombie-Anglaise, et ils l'ont donné à une tribu indienne.

Maintenant, ils en ont eu pour leur argent ou non. S'ils ont eu la valeur de leur argent, cela ne se peut qu'en supposant l'existence d'une entente avec le Gouvernement fédéral d'après laquelle les Indiens ont vendu leurs terres pour moins de la moitié de ce qu'elles valent; s'ils n'ont pas reçu la valeur de leur argent, alors ils ont volé le trésor de la Colombie-Anglaise.

Vous avez à choisir entre l'une au l'autre alternative. Je déclare donc que, dans ces circonstances, je ne puis me prononcer en faveur des dispositions que renferme ce bill.

Mon honorable ami a essayé de nous faire croire que la situation actuelle à Vancouver exige l'adoption d'une mesure de cette nature. Depuis 1911, il existe une loi qui couvre le cas de la ville de Vancouver, ou qui peut servir au règlement de toutes les questions de cette nature, qui permet de protéger les intérêts des Indiens aussi bien que les intérêts bien entendus des citoyens de Vancouver. Pas de difficulté à ce sujet. Mais le Gouvernement, ou plutôt le département, n'a pas voulu prendre l'initiative sous le régime de cette loi. Je n'irai pas jusqu'à dire que le Gouvernement a chassé les Indiens de cette réserve; mais j'ai prétendu que le Gouvernement du jour, qui est le gardien naturel de ces Indiens, a permis que l'on expulse ces Indiens de leur réserve; il a permis que l'on incendiât leurs bâtiments, quelque délabrés qu'ils fussent. Ou le Gouvernement est le gardien de ces Indiens, ou il ne l'est pas. J'admettrai qu'il est réellement leur gardien, et s'il en est ainsi, c'était son devoir, du moment qu'il s'est aperçu qu'ils concluaient un marché de dupe, de voir à ce que cette transaction ne fût pas consommée. Si ces Indiens

avaient réellement quelque chose à vendre, puisqu'ils sont sous la tutelle de ce Gouvernement, le devoir de celui-ci consistait à s'assurer qu'il ne cédassent pas leurs terres pour moins que ce qu'elles valaient.

On doit admettre ce raisonnement, il me semble. D'un autre côté, si le gouvernement de la Colombie-Anglaise a pris l'argent du peuple de la province et l'a donné à une bande d'Indiens sales et deguenillés, sans rien recevoir en retour, alors, les membres du gouvernement de cette province devraient être mis en prison.

M. STEVENS : La supposition que fait l'honorable député ne tient pas debout. Il doit savoir que le gouvernement de la Colombie-Anglaise a fait certaines réclamations spécifiques, relativement à des droits de réversion qu'il prétendait posséder. Il agit de bonne foi et légalement. Il existe une divergence d'opinion à propos de ces droits, mais le gouvernement provincial a défini son attitude, en maintes occasions. Lorsqu'il accuse le gouvernement provincial de la Colombie-Anglaise de s'être rendu coupable d'un acte criminel, il sait qu'il exagère grandement. Les ministres provinciaux ont agi de bonne foi et dans la limite des droits qu'ils croient posséder. De notre côté, nous croyons qu'ils sont dans l'erreur quant à ces droits, et maintenant la question est en bonne voie de règlement. Cela prend quelque temps par effectuer le règlement d'une question compliquée de cette nature, mais il y a des perspectives d'un règlement raisonnable et satisfaisant pour le gouvernement fédéral, pour le gouvernement de la Colombie-Anglaise, pour les Indiens et pour le public en général. Quant aux remarques de l'honorable membre, que ces Indiens sont sales et déguenillés, je ne vois pourquoi il s'est servi d'un tel langage. Ces Indiens sont actifs; ce sont de rudes travailleurs,—des pêcheurs pour la plupart,—et il n'y a aucune raison de leur appliquer les épithètes dont il s'est servi. Nous sommes les gardiens des Indiens, et quant à nous dans l'Ouest, nous faisons tout ce qui est en notre pouvoir pour les aider.

Je ne veux pas supposer pour un moment qu'il pense réellement ce qu'il vient de dire, mais c'était simplement pour rendre ses observations plus piquantes.

M. OLIVER: Je suis très heureux d'entendre mon honorable ami faire l'éloge de ces Indiens. J'ai parlé d'eux par ouïdire, car j'en ai souvent entendu parler comme d'une bande d'Indiens dégénérés, qui étaient loin d'être recommandables et incapables de gagner convenablement leur vie. S'ils ont un bon caractère, je suis heureux de l'apprendre, et je reviens à mon raisonnement: s'ils ont fait affaire avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise, et si ce gouvernement était sincère, alors le Gouvernement fédéral a agi de mauvaise foi en permettant au cabinet provinciale d'agir comme il l'a fait à l'endroit de ces Indiens.

M. ROCHE: Le Gouvernement fédéral n'a rien su à ce propos avant que le marché ne fût conclu et les bâtiments brûlés. Voilà les renseignements que je possède à ce sujet et je repousse l'assertion de l'honorable membre.

M. OLIVER: Si l'honorable ministre ne l'a pas su, il a été le seul membre du Parlement à l'ignorer, car la Chambre a été informée, dans le temps, que cette transaction était en voie d'aboutir, par les journaux de la Colombie-Anglaise.

Cependant, on n'a pris aucune mesure, ni à ce moment ni plus tard, afin de régler la question. L'honorable ministre à certainement eu vent de la chose, car la Chambre était en possession de tous les détails de l'affaire avant que les bâtiments ne fussent incendiés. Les journaux ont publié tous les renseignements, et j'affirme que si le ministre ne savait rien, il aurait dû être au courant des faits.

Le département avait le devoir de se renseigner. Ces Indiens sont les pupilles de l'Etat; cette propriété avait une grande valeur et le Gouvernement le savait. Il ne saurait prétendre qu'il l'ignorait, puisque c'était chose de notoriété publique au pays.

M. BORDEN: En ce qui le concerne, le Gouvernement n'a pas à se préoccuper de ce que peut penser l'honorable député au sujet du gouvernement de la Colombie-Anglaise; ce dernier est responsable devant le peuple de la province et nullement devant l'honorable député. Il est fort possible que le gouvernement de cette province professe une opinion tout aussi prononcée à l'endroit de l'honorable député.

Mais tout cela est étranger à la question. Le Gouvernement fédéral, à l'égard de ces terres, remplit la fonction de gardien des Indiens et il saura faire respecter leurs droits. On l'a dit à la dernière session, cette prétendue cession n'ayant pas été faite suivant les formalités prescrites par la loi des Indiens, elle ne saurait porter atteinte au titre tel que nous l'entendons. Nous

maintenons à cet égard l'attitude que nous avons prise l'an dernier. Relativement à l'article en discussion, certains députés, au cours de leurs observations, ont donné à entendre qu'il se faisait une tentative de dépouiller les Indiens de leurs terres. Les particuliers au pays sont assujétis à des pouvoirs d'expropriation exercés non seulement par le Gouvernement fédéral, mais encore par les compagnies de chemins de fer. Les droits des Indiens consacrés par cette loi sont protégés dans cette mesure-ci: que, avant qu'il y soit touché, même dans un but d'utilité publique, il faut au préalable l'adoption d'une mesure législative, équivalant à une loi spéciale du Parlement. En premier lieu vient la responsabilité de l'Etat, exercée en un certain sens bien défini, par l'intermédiaire du suritendant général des Affaires indiennes. Vient ensuite le jugement de la cour d'échiquier qui s'exerce dans le même sens.

Enfin, à la suite de tout ce qui s'est effectué après mûre délibération et enquête du tribunal, il faut la sanction du Parlement. Ainsi, je le répète, il faut que le Parlement adopte une loi spéciale pour atteindre, à l'égard des réserves indiennes, l'objectif réalisé, relativement au domaine du citoyen ordinaire, par un simple acte administratif du Gouvernement ou par une compagnie de chemin de fer. Je regretterais souverainement qu'une loi adoptée ici pût être exploitée et utilisée dans la moindre mesure pour la perpétration d'une injustice à l'endroit des Indiens. Quant à la critique assez bien fondée que l'honorable député a formulée, je l'ai discutée avec mon collègue, le surintendant général des Affaires indiennes. Il s'agit des lignes suivantes qui figurent à l'article 6 du bill: "ou qui contient plus de terre qu'il n'en faut pour l'usage de la bande". L'objection visé par la résolution primitive et par cette loi complémentaire, c'était de faire en sorte que les terres situées dans une partie du pays dont elles pourraient retarder l'essor puissent s'acquérir, sans injustice pour l'Indien et moyennant qu'on leur accorde des terres ailleurs.

Je ne saurais dire avec certitude si l'expression: "ou qui contient plus de terre qu'il n'en faut pour l'usage de la bande", est réellement nécessaire pour les fins du projet de loi basé sur les principes en question, et je suggérerais à mon collègue, le surintendant général des Affaires indiennes que, si rien ne s'y oppose, on pourrait rayer ces mots du projet de loi, qui contiendrait encore toutes les dispositions réellement nécessaires pour la réalisation des objets auxquels il tend.

M. MARCIL: Pourquoi ne pas dire: "lorsqu'on a besoin d'une partie quelconque d'une réserve pour fins d'utilité publique". Si j'insiste sur ce point, c'est que, ces jours derniers, j'ai demandé au ministre de l'Intérieur si on avait présenté une pétition pour l'acquisition d'une partie de la réserve de Restigouche, et il m'a informé qu'une compagnie avait demandé des terres à cet endroit; mais que les Indiens avaient refusé d'en consentir la cession.

Ces dispositions autorisent la compagnie en question à présenter une demande, à s'adresser à la cour d'échiquier et à obtenir le terrain. J'appuierai volontiers cette mesure; seulement, je ne veux pas qu'on adopte ici de loi qui permette d'utiliser ces réserves pour des objets d'intérêt privé, comme cela aurait lieu pour la réserve de Restigouche, vis-à-vis de Campbellton. Une compagnie y possède un terrain sur lequel elle a construit une scierie mécanique; elle est à la recherche de terrains en vue d'y ériger une fabrique de pâte de bois et déjà elle a acquis des promesses de vente sur le parcours de la rivière Restigouche. Elle a demandé aux Indiens des terres de leur réserve pour l'établissement d'une fabrique de pâte de bois; mais les Indiens ont refusé de s'en dessaisir. En pareilles circonstances, la compagnie peut s'adresser à la cour d'échiquier et prouver que les Indiens occupent plus de terre qu'il ne leur en faut; que la réserve est située de manière à retarder sensiblement le progrès naturel de la contrée environnante; et si l'on croit que la compagnie emploiera un grand nombre d'ouvriers et imprimera un puissant essor au progrès du pays, la cour de l'échiquier accordera la demande. Sous forme de mesure ministérielle, la question sera réglée législativement par le Parlement et les Indiens seront dépossédés.

Qu'on présente une loi qui statue sur la prise de possession des terres des Indiens à des conditions équitables et je prêterai volontiers mon appui à cette mesure; mais le projet de loi à l'étude autoriserait la compagnie à acquérir les terres des Indiens qu'il leur serait impossible d'obtenir autrement, et cela non pas pour des objets d'utilité publique, mais tout simplement pour son propre usage personnel. Voilà plusieurs années que les comtés de Restigouche, de Bonaventure et de Gaspé font valoir auprès du Gouvernement la nécessité de relier le chemin de fer de Gaspé à

l'Intercolonial, et de construire une voie ferrée et un pont de chemin de fer reliant Cambellton au comté de Bonaventure. Ce chemin de fer traverserait la réserve indienne; or, pour pareil objet, rien ne s'opposerait à l'acquisition du terrain.

Si les citoyens de Campbellton demandaient partie de cette réserve pour un objet d'utilité publique, je ferais taire toute objection; seulement, à mon sens, nous sommes en train d'adopter une loi qui aidera cette compagnie—une compagnie d'américains de Portland (Maine)—à déposséder ses Indiens, qui occupent cette réserve depuis plus d'un demi-siècle. La question mérite délibération.

M. BORDEN: Les appréhensions de l'honorable député sont exagérées. Je ne saurais concevoir qu'un surintendant des Affaires indiennes s'aviserait d'exercer les pouvoirs que lui confère cette loi dans l'intérêt d'une compagnie ou d'un syndicat. La réserve, objet des modifications proposées, doit se trouver dans le voisinage immédiat d'une ville ou cité, ou être située de manière à retarder sensiblement le développement naturel de la contrée environnante. En outre, la question à soumettre à la cour de l'échiquier est de savoir si, eu égard aux intérêts du public—non pas à ceux d'une compagnie ou d'un syndicat—et eu égard aux intérêts des Indiens de la bande, il est expédient de les déplacer. Avant toute initiative, le juge a décidé qu'il est dans l'intérêt du public et de la tribu elle-même qu'on déplace ces Indiens. Si le juge, après avoir examiné la preuve et entendu les Indiens représentés par conseil, demeure convaincu qu'il y a lieu de déplacer les Indiens, la question doit venir en discussion devant la juridiction suprême du Parlement et recevoir sa sanction, avant qu'on puisse prendre quelque autre mesure. En pareilles circonstances, il semble impossible de concevoir que les dispositions du statut puissent être invoquées au bénéfice de simples intérêts individuels. Telle n'est pas la pensée qui a présidé à cette loi; l'idée qui l'a inspirée, c'est que les tribunaux décident si, oui ou non, ce déplacement est dans l'intérêt des Indiens et du public. Si ce déplacement a lieu, les Indiens reçoivent pleine et entière indemnité et on leur assigne une réserve ailleurs.

M. MARCIL: A mon grand regret, je dois revenir à la charge, pour observer que jusqu'ici on ne nous a pas encore dit qui doit faire la demande de ces terres.

M. BORDEN: Il n'est nullement question de demande.

M. MARCIL: Si le ministre soumet une demande à la cour d'échiquier, il le fera sans doute, parce que quelqu'un aura suggéré que partie de la réserve soit consacrée à quelque objet d'utilité publique ou autrement. Si pareille demande était formulée par la compagnie du chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, par l'Intercolonial ou par les citoyens de Campbellton ou par toute autre institution publique et que le terrain dût être affecté à un objet d'utilité publique, je n'y trouverais rien à critiquer; car, à mon avis, l'intérêt public doit tout primer, mais ici on ignore qui doit faire la demande.

M. BORDEN: A cet égard, cette loi est absolument identique à celle de 1891. Il n'y était nullement question de demande; on supposait que le surintendant général des Affaires indiennes se tiendrait au courant des conditions se rattachant à ces réserves dans tout le pays, et on comptait que, lorsqu'une certaine situation s'imposerait à son attention, il pourrait, après mûre délibération, soumettre l'affaire à la cour d'échiquier, ainsi que la loi le prévoit.

M. ROCHE: D'après l'interprétation, évidemment, donnée à cet article par le député d'Edmonton, la seule raison qui puisse justifier le renvoi de la question à la cour d'échiquier, c'est le cas où il y aurait trop de terre ou plus qu'il n'en faut aux Indiens. Comme la loi ne visait pas primitivement cette condition, je n'aurais aucune objection à biffer les mots "ou qui contient plus de terre qu'il n'en faut à la bande" aux 3e et 4e lignes de l'article 6, et j'ai l'honneur de faire motion en conséquence.

(La motion est adoptée.)

M. OLIVER: L'amendement proposé par le ministre fait assurément disparaître une des particularités les moins acceptables du bill. J'estime que dans la première loi, le Parlement est allé aussi loin qu'il pouvait le faire en autorisant un empiétement sur les droits des Indiens et je ne peux pas conseiller d'aller si loin que le veut l'article modifié qui donne au Gouvernement le droit d'intervenir dans la réserve indienne, qu'elle ait ou non une valeur particulière. Toute réserve qui tombe dans les limites de la loi telle qu'elle est encore conservée—si elle est située près d'une ville ou si elle fait obstacle au développement du pays—peut être vendue, qu'elle ait ou non une grande valeur, et les Indiens peuvent être déplacés et établis ailleurs. Je dis qu'une

disposition de ce genre est simplement une déclaration faite par le Parlement qu'il fait fi des traités conclus entre le roi et les Indiens, et je dis que le Parlement ne devrait pas être partie à une telle opération. Ce qui a été fait dans la loi de 1911 était une mesure extrême pour régler un cas extrême, et c'est tout ce que le Parlement pouvait faire.

M. CARVELL: Je suis très satisfait que le ministre ait décidé de supprimer ce que je considérais comme la partie la moins acceptable de ce projet de loi, mais, néanmoins, je ne crois pas qu'il aille assez loin. Comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton, ou nous sommes les gardiens des Indiens et de leur propriété ou nous ne le sommes pas. Quiconque connaît le degré de ressources qu'ont certaines gens du pays—je ne parle pas d'un groupe de politiciens plutôt que d'un autre—doit se rendre compte avec quelle facilité des individus peuvent faire naître une sorte d'excuse pour justifier le département d'intervenir. Deux exemples ont été donnés, l'un cet après-midi, l'autre ce soir; le premier avait trait à la réserve de Kilsilano, en Colombie-Anglaise; certains individus voulaient cette terre et ils l'ont obtenue. Le député de Vancouver et le ministre peuvent l'expliquer comme ils voudront, il n'en reste pas moins vrai que les Indiens ont perdu leur terre et que ceux qui la voulaient l'ont obtenue. Le second cas s'est passé au Nouveau-Brunswick. Un certain personnage désirait le bois ou la terre de cette réserve et il l'a eu par l'intermédiaire du département, sans aucune difficulté. Il est vrai qu'en raison de la vigilance de quelques-uns, y compris moi-même, cet homme a été obligé de payer un assez bon prix, bien que ce ne soit qu'une faible partie de ce que vaut probablement cette terre. Si ce bill est adopté tel qu'on l'a modifié avec les mots:

Ou qui est située de façon à retarder beaucoup le développement de la région voisine.

Je puis immédiatement me rendre compte comment ces certains citoyens entreprenants pourront convaincre le ministre qu'il est nécessaire de se défaire du reste de la réserve pour ne pas retarder le développement de la région.

Cela me paraît un moyen de faire disparaître toutes les petites réserves indiennes du Canada, et ceux qui sont partisans de nos honorables amis du Gouvernement auront assez d'habileté et d'adrese pour inventer quelque moyen de faire vendre ces terres.

[M. Oliver.]

Mon hoonorable ami sait quel esprit de ressources ont les gens qui traitent avec un gouvernement ami. La disposition la plus inutile du bill est peut-être celle par laquelle le ministre établit un avocat conseil pour les Indiens. Nous savons comme il est facile de désigner un avocat qui ne travaille pas pour les Indiens, mais pour les gens qui veulent obtenir la terre des Indiens. C'est a mon avis l'article le plus mauvais du bill, et on devrait le supprimer. Nous avons déjà une loi qui permet de régler le cas d'une réserve voisine d'une grande ville, mais ici il est question d'une résreve située près de quelque petite ville de 2,000 ou 3,000 habitants. Vous la livrez aux mains de gens qui ont résolu d'obtenir la terre des Indiens et ceux-ci ne peuvent rien y faire.

(L'article est adopté par 43 voix contre 17.)

M. MARCIL: Je n'ai pas voté, j'avais pairé avec le ministre de la Justice (M. Doherty).

M. GUTHRIE: J'ai pairé avec l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster). Sinon, j'aurais voté contre l'article.

Sur l'article 9 (interdiction des dances indiennes, etc.).

M. CARROLL: Je désire obtenir un renseignement du ministre. J'aurais dû le demander plus régulièrement au moment de l'examen de l'article 1er, mais le ministre voudra peut-être bien me le donner maintenant. Le département des Affaires indiennes a-t-il établi quelque disposition prévoyant l'entretien des jeunes Indiens qui peuvent être envoyés dans les maisons de réforme pour simples délits?

M. ROCHE: Je pense qu'ils doivent être condamnés par un juge de la province.

M. CARROLL: En vertu des dispositions de notre Code criminel, un individu de moins de dix-huit ans, au lieu d'être envoyé au pénitencier, peut-être interné dans une maison de réforme ou dans une école industrielle, comme nous les appelons en Nouvelle-Ecosse. Ils sont enfermés dans ces écoles, mais on leur enseigne certains métiers. La municipalité ou la ville d'où vient le coupable paye une partie de son entretien, si les parents ne sont pas en état de le faire. Je tiens à savoir si le département paye une certaine proportion de l'entretien d'un jeune Indien enfermé dans une maison de réforme?

M. ROCHE: Non.

M. CARROLL: Je désire porter cette question à la connaissance du département. Dans le voisinage de nos grandes villes où il y a des réserves indiennes, les jeunes Indiens comme les autres individus ont des difficultés. Ils commettent des délits et peuvent être envoyés soit au pénitencier, soit à la prison, soit à la maison de reforme. Nos magistrats stipendiaires ou des juges se prononcent sur ces cas—la plupart du temps ce sont les magistrats stipendiaires —et dans la majorité des cas les jeunes Indiens sont envoyés à la prison commune où ils ne reçoivent pas les soins convenables.

Je ne parle d'Indiens au-dessous de dix-huit ans. En Nouvelle-Ecosse, nous avons une maison de reforme protestante et une autre catholique. Le coupable catholique est envoyé par le magistrat à la maison de réforme catholique et le coupable protestant à la maison de réforme protestante à Halifax, mais les Indiens n'obtiennent pas la même justice, parce qu'ils ne payent aucune taxe à la ville ou à la municipalité. La cité ou la municipalité doit payer une partie de l'entretien des individus de la localité qui sont internés dans ces maisons de réforme. J'en ai parlé avec le magistrat stipendiaire de Sydney et il m'a dit: La ville ne veut pas que j'envoie ces jeunes Indiens à la maison de réforme parce que la municipalité devrait payer pour leur entretien. Le Gouvernement provincial paye un tiers, la municipalité un tiers et la maison fournit quelque chose comme charité. Le magistrat a dit que ce ne serait pas juste d'envoyer ces jeunes Indiens à la maison de réforme, parce que les Indiens ne payent pas de taxes à la ville, et alors il était tenu d'envoyer les Indiens à la prison commune. Mon honorable ami sait ce qu'est la prison pour les jeunes gens, qu'ils soient indiens ou blancs. Je porte cette question à sa connaissance pour que le département puisse s'en occuper et peut-être que l'on trouvera plus tard le moyen de présenter un amendement pour corriger ce point.

(Rapport est fait du projet de loi.)

Sur la proposition de passer à la 3e lecture.

M. OLIVER : Au sujet de l'article relatif à la permission donnée aux Indiens de participer à des spectacles, cette question a été discutée l'autre soir et nous n'avons pas décidé si cette interdiction s'appliquait à l'échange de visites entre les réserves dans le but d'assister à des fêtes et à des danses.

M. ROCHE : Non, elle ne s'applique pas.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX PARCS ET RESERVES FORESTIERES.

La Chambre passe à la suite de la discussion en comité général sur le projet de loi (bill n° 137), déposé par l'honorable M. Roche, tendant à modifier la loi sur les parcs et réserves forestières.

Sur l'article 1er (modification de l'annexe de la loi sur les parcs et réserves forestières).

L'hon. W. T. ROCHE (ministre de l'Intérieur): Le bill a pour but de faire une addition considérabe aux réserves forestières de la Saskatchewan, en portant leur étendue de 1,801 à 7,910 milles carrés. En Alberta, il n'y a pas de changement. Dans la Colombie-Anglaise on ajoute 1 mille 5 et on élimine 1 mille 75, ce qui fait un changement insignifiant.

M. OLIVER: Où se fait l'élimination?

M. ROCHE: A la réserve forestière du lac Long, il y a une élimination de 1 mille 5 carrée et à Larch-Hill de 1 mille 75 carré. Au Manitoba, le bill supprime 36 milles à l'angle nord-ouest de la réserve forestière de la montagne du Dauphin, réduisant la superficie de 4,180 milles 5 à 4,072 milles carrés. Le motif est que la réserve coupe en deux la municipalité de Bolton et le conseil municipal m'a adressé une pétition disant qu'il désire avoir cette terre pour ses taxes. L'étendue de terrain a été examinée et reconnue propre à l'agriculture et les autorités municipales sont désireuses de la comprendre dans la municipalité.

M. OLIVER: Le ministre a-t-il étudié s'il serait désirable de retirer la réserve forestière du lac Manitoba dans Dauphin? Elle est située entre le lac Dauphin et le lac Manitoba et comprend environ sept cantons. Elle est très colonisée. Quand j'étais ministre on m'a dit que ce n'était pas une bonne mesure de la maintenir comme réserve forestière et je croyais avoir fait le nécessaire pour l'éliminer.

Il y a une concession forestière, peu importante, à cet endroit. L'autre jour, j'ai discuté cette question avec l'honorable député de Dauphin (M. Cruise), et il est opposé à cette réserve.

M. ROCHE: Les sept townships sur la rive ouest du lac Manitoba ont été déclarés

propres à la culture, et un embranchement du Nord-Canadien traverse la région et pénétrera dans la réserve et plus loin dans la direction du nord. Cette région a été retirée de la réserve.

M. OLIVER: La retraite a-t-elle été opérée en vertu de cette annexe?

M. ROCHE: Non, les townships ont été retirés avant cela. Je me propose de les livrer à la colonisation, de la manière ordinaire, dès cet été.

M. OLIVER: Les townships ont été retirés de la réserve, mais on n'a encore rien fait pour ouvrir cette région à la colonisation?

M. ROCHE: C'est cela.

(L'article est adopté.)

(Sur l'article 2 (paragraphe 7 de l'annexe, modifié).

M. OLIVER: Le ministre devrait indiquer, au fur et à mesure, quels sont les changements proposés et de quelle réserve il s'agit.

M. ROCHE: Il y a d'abord la réserve du lac Long; deuxièmement, celle de Larch-Hills.

M. OLIVER: Augmentées ou diminuées?

M. ROCHE: La première est diminuée de 1 mille 5 et l'autre de 1 mille 75.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (paragraphe 10 de l'annexe, modifié).

M. ROCHE: Cet article délimite la région retirée de la réserve de la montagne du Dauphin.

M. OLIVER: Au sujet de cette réserve, l'honorable député de Dauphin (M. Cruise) m'a communiqué un rapport dans lequel se trouve la lettre suivante:

Bureau de la réserve forestière de la Montagne du Dauphin.
Kelwood, Man., 12 novembre 1912.

M. R. H. Campbell,
Du service forestier,
Ottawa.

Monsieur,—Vous trouverez ci-inclus le rapport de P. T. Allen, du service forestier, sur les townships 24 et 25, rang 27, ouest, sur la réserve forestière de la montagne du Dauphin. Je suis d'avis que c'est un rapport fidèle et impartial et qu'il donne une description exacte du terrain et des autres conditions dans ces deux townships. M. J. W. Curry à aidé à M. Allen dans ce travail et ils ont fait une inspection complète, conformément aux instructions qu'ils avaient reçues. Vous recevrez la carte de cette région dans quelques jours, vu qu'elle n'est pas tout à fait terminée, au moment où j'écris; elle donnera une assez juste idée des parties couvertes par l'eau, des fondrières et des parties boisées, ainsi que des collines rocheuses; il y a aussi un grand nombre de photographies qui seront précieuses pour faire connaître la nature de la production et l'apparence générale du pays.

Je suis convaincu maintenant, comme je l'ai toujours été, que c'est une région forestière qui n'est pas propre à l'agriculture. Si elle est enlevée de la réserve, nous saurons que la chose a été faite pour des raisons purement politiques.

Votre obéissant serviteur,
(Signé): Albert McLeod,
Surveillant.

M. ROCHE: J'ai ici des rapports qui disent tout le contraire. Le surveillant actuel, l'inspecteur des réserves forestières et l'inspecteur des homesteads, ont fait des rapports favorables. Une résolution adoptée par le conseil municipal, signée par M. Armstrong, le secrétaire-trésorier, dit que la municipalité désire que cette région soit livrée à la colonisation, vu qu'il n'y a pas de bois et que les terres sont propres à la culture. Une lettre du préfet, M. Hemboff, qui est un libéral bien connu, déclare, dans une lettre qu'accompagne la résolution du conseil, que ces terres devraient être concédées aux colons. Les témoignages favorables me paraissent l'emporter sur les autres.

M. OLIVER: Personnellement, je ne connais pas la question, mais la lettre dont je viens de donner lecture est très formelle. Ces années dernières, il y a eu plusieurs discussions entre le ministre et moi au sujet de certains colons établis au lac Clair, dans la réserve de la montagne du Dauphin. Cette question est-elle réglée?

M. ROCHE: Il n'y a plus de colons à cet endroit.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 4—(réserve forestière du Porc-épic).

M. OLIVER: L'addition me paraît très considérable. J'avais compris que le but de ces réserves forestières était de préserver les sources d'approvisionnement des cours d'eau. Cette partie de la réserve de Porc-épic renferme-t-elle des sources d'approvisionnement d'eau?

M. ROCHE: On y trouve les sources d'un grand nombre de rivières importantes. Les rapports constatent que le sol n'a aucune valeur durable pour la culture.

M. OLIVER: Dans les circonstances actuelles, quand on peut prévoir le jour où il n'y aura plus de terrain à concéder dans la proximité des voies ferrées, le Gouverne-

ment ne devrait pas réserver des territoires aussi étendus, à moins d'être bien certain qu'ils sont impropres à la culture. A première vue, il est difficile de croire qu'il y ait, dans ce pays, une aussi vaste région qui ne pourrait pas être avantageusement concédée aux colons. Naturellement, si le département a fait faire une inspection sérieuse et s'il est convaincu, il n'y a rien à dire. J'ajouterai simplement que nous sommes arrivés à un point ou il faut s'entourer de grandes précautions avant de fermer des régions entières à la colonisation. Je vois qu'une grande partie de la région a été arpentée et divisée en townships.

M. ROCHE: J'ai pris des renseignements très complets au sujet de ces terrains. Il y a deux ans qu'ils ont été choisis et réservés provisoirement et je vois que les chambres de commerce de l'Ouest ont passé des résolutions demandant au Gouvernement d'agrandir ces réserves forestières, pour préserver les sources d'eau et assurer le reboisement. Nos fonctionnaires rapportent que ces terrains ne valent rien comme terrains agricoles.

(La motion est adoptée.)

Sur l'article 5 (réserve forestière des montagnes du Cyprès).

M. OLIVER: Je suis tout disposé a appuyer le ministre s'il veut prendre des moyens énergiques pour réserver un territoire considérable, sur le sommet des montagnes du Cyprès et employer certaines sommes pour le reboisement. C'est à cet endroit, plus que partout ailleurs dans l'Ouest, que l'on peut faire beaucoup de bien, en préservant les sources de beaucoup de cours d'eau qui coulent vers le nord et vers le sud. Je me reconnais coupable de n'avoir pas pris de pareilles mesures, lorsque j'étais ministre, mais puisque le ministre actuel paraît disposé à établir des réserves très étendues, je lui rappelle que le sommet des montgnes du Cyprès est l'endroit par excellence qu'il importe de reboiser. Je serais pret à faire des concessions, beaucoup de concessions, pour aider le ministre à acquérir des terrains aux endroits appropriés et à les faire reboiser, parce que je suis convaincu qu'il en résulterait beaucoup de bien pour le pays.

M. ROCHE: Il s'agit d'une nouvelle réserve entre Seward et Webb, sur la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien. Les rapports constatent que l'endroit est favorable à l'établissement d'une réserve. Le ministre de l'agriculture de la Saskatchewan a déclaré, en 1907, qu'il n'y avait pas assez de bois dans la Saskatchewan pour les besoins des colons et que ce territoire devait être érigé en réserve et reboisé. C'est en réponse à cette demande que cette réserve a été créée.

M. OLIVER: Est-ce à l'ouest ou à l'est de Maple-Creek?

M. ROCHE: A l'est, je crois.

M. OLIVER: Je viens de trouver l'endroit sur la carte; ce n'est pas loin de Swift-Current. J'ai voyagé bien souvent sur ce chemin de fer et je ne me rappelle aucune région correspondant à la description que vient de faire le ministre. Je crains qu'il n'aille un peu trop loin dans cette affaire de réserve.

M. ROCHE: Ne pensez-vous pas que le ministre de l'agriculture de la Saskatchewan doive être bien renseigné sur la nature du sol dans sa province?

M. OLIVER: Il devrait l'être, naturellement, et il est très intéressé dans la question; cependant, c'est sur les autorités fédérales que repose la responsabilité, et je répète qu'établir une réserve sur la ligne principale du Pacifique-Canadien, dans une région très accessible aux colons, c'est une démarche très sérieuse qui ne devrait pas être faite sans de très graves raisons.

M. ROCHE: Ces terrains auraient été pris aujourd'hui, s'ils avaient été propres à la culture.

(L'article est adopté.)

Sur le paragraphe 33 (réserve forestière du Coude).

M. ROCHE: C'est une nouvelle réserve.

M. OLIVER: Est-ce à l'ouest du Coude?

M. ROCHE: C'est à 70 milles au nord-ouest de Moosejaw et environ 80 milles au sud de Saskatoon.

M. OLIVER: Est-ce à l'ouest de la rivière Saskatchewan?

M. ROCHE: Le territoire que l'on se propose de réserver couvre 119 milles carrés et est divisé en deux parties, l'une immédiatement à l'ouest de la rivière Saskatchewan et ce qu'on appelle "le Coude" de cette rivière; l'autre partie est à 3 ou 4 milles, à l'est de la rivière Saskatchewan.

(Le paragraphe est adopté).

M. OLIVER: Ces terrains sont constitués en réserve forestière bien qu'on n'y trouve pas de forêts. Le Gouvernement a-t-il l'intention de reboiser ces régions, ou est-ce simplement un nom dont on se sert pour établir des réserves?

M. ROCHE On veut reboiser. Si je comprends bien, cette terre n'est pas propice à l'agriculture et personne ne s'y est établi en qualité de colon, bien qu'elle se trouve dans une partie ancienne et colonisée de la province. On a calculé qu'elle ne convenait qu'au reboisement.

(Le paragraphe est adopté.)

Sur le paragraphe 35 (réserve forestière de Qu'Appelle).

M. OLIVER: Qu'est-ce que cela?

M. ROCHE: Une nouvelle réserve consistant en trois blocs comprenant 86 milles 25 carrés s'étendant au sud-est de Battleford, dans la province de Saskatchewan.

(Le paragraphe est adopté).

Sur le paragraphe 36 (réserve forestière Manitou).

M. ROCHE: C'est une nouvelle réserve comprenant une zone accidentée et montagneuse, s'étendant immédiatement au sud du lac Manitou et atteignant la ligne frontière occidentale de la Saskatchewan.

(Le paragraphe est adopté).

Sur le paragraphe 37 (réserve forestière de Steep-Cheek).

M. ROCHE: C'est une nouvelle réserve qui comprend 7 milles carrés et qui s'étend à environ 15 milles à l'est de Prince-Albert.

(L'article est adopté).

(Le paragraphe 38 (réserve de Big-River).

M. ROCHE: C'est une nouvelle réserve comprenant 1,373 milles carrés, au nord-ouest de Prince-Albert.

M. OLIVER: Cette réserve est considérable. Que veut-on en faire?

M. ROCHE: En former une ligne de partage des eaux. La région forme une plaine qui descend vers l'est et le sud-est; à l'ouest et au sud-ouest, elle est assez accidentée. L'élévation du pays varie de 1,500 à 1,900 pieds au-dessus du niveau de la mer. La pente générale de la région est vers le nord et le nord-ouest, se trouvant à la source de la rivière Crochue, de la Grande rivière et de la rivière Chitok qui sont des affluents de la rivière au Castor, l'eau des grands tributaires du fleuve Churchill. Les fondrières et les ravines y sont nombreuses. L'élévation varie de 1,500 à 1,900 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le sol est sablonneux. Les essences forestières sont surtout celles du tremble, de la pruche et du pin tendre, mais on y trouve aussi la balsamine et l'épinette rouge. Les feux ont ravagé grandement cette région. La reproduction est en général excellente. Il n'y a pas de colon dans les limites de la réserve projetée. Le levé forestier a été fait par un expert de la division forestière de l'université de Toronto.

M. McKAY: L'honorable ministre va-t-il proposer des modifications au paragraphe 38? J'observe qu'il y a certaines sections qu'on a signalées à mon attention que je trouve à la ligne 38. Les sections que je voudrais voir éliminées sont toutes les sections du canton 54 et les moitiés sud du canton 55, rangs 7, 8 et 9. J'observe qu'elles sont mentionnées dans le bill que j'ai devant moi.

M. ROCHE: Pourtant, je croyais que l'honorable député avait discuté le bill avec le surintendant et que le texte de cet article avait été arrêté entre eux.

M. McKAY: Lorsque j'ai discuté ce bill, nous avons exclu les sections qu'on m'avait signalées à ce moment-là. Depuis lors, ils a été question d'autres sections, et si je m'en souviens bien, j'ai écrit au ministre à ce sujet.

M. ROCHE: L'honorable député connaît cette région mieux que je ne la connais moi-même. S'il laisse entendre que ces terres sont propices à l'agriculture, je ne désire pas inclure ces terres dans cette disposition.

M. McKAY: Le renseignement qu'on m'a fourni veut que ces terres sont cultivables. Je propose:

Que l'on modifie le paragraphe 38 en biffant les mots et les chiffres suivants où ils se trouvent aux lignes 29 et 30, toutes les sections du canton 54, rang 9, non comprises dans la réserve indienne No 118.

(Le paragraphe, ainsi modifié, est adopté).

Sur le paragraphe 39 (réserve forestière de l'Eturgeon).

M. OLIVER: Qu'est ceci?

M. ROCHE: Une nouvelle réserve s'étendant au nord-ouest de Prince-Albert et immédiatement à l'est de la rivière à l'Eturgeon. Cette zone embrasse le bassin situé

entre le fleuve Churchill, au nord, et la rivière Saskatchewan, au sud, et elle s'égoutte vers le nord par la Grande rivière et la rivière du Daim-Rouge, et vers le sud par la rivière à l'Eturgeon et la petite rivière du Daim-Rouge.

(Le paragraphe est adopté).

Sur le paragraphe 40 (réserve forestière Pasquia).

M. OLIVER: Où se trouve cette réserve?

M. ROCHE: Dans la Saskatchewan centrale de l'est. La région est élevée et accidentée, atteignant en élévation 2,000 pieds, ce qui représente environ 1,000 pieds au-dessus du niveau du pays environnant. Plusieurs cours d'eau considérables ont leur crue dans cette zone. La forêt contient de l'épinette blanche et noire et aussi du peuplier et du tremble. On y rencontre également du pin gris, du sapin et du melèze.

M. OLIVER: C'est une zone considérable, n'est-ce pas?

M. ROCHE: Oui, et un important bassin.

M. OLIVER: D'après ce qu'on m'a dit de cette région, je crois qu'il vaut mieux se débarrasser de cette eau. Le grand embarras est que l'eau est trop abondante.

(Le paragraphe est adopté ainsi que l'article 6).

Sur l'article 7.

M. WARNOCK: Avant qu'on adopte cet article, je dois dire qu'on m'a demandé de discuter avec l'honorable ministre la question des baux de pâturage dans la réserve forestière, mais si j'ai l'avantage de débattre ce point, lorsque la Chambre discutera les subsides, je n'aurai pas besoin de le discuter en ce moment.

M. ROCHE : Cette occasion sera offerte à l'honorable député.

M. WARNOCK : Il est précisément une question sur laquelle je veux appeler l'attention. Il y a plusieurs années, un décret du conseil fut adopté défendant l'emploi du mouton dans une certaine étendue de terrain s'étendant de la frontière internationale, au sud, jusqu'à High-River au nord et à l'ouest du rang 27 au 28. Ce décret fut adopté à la demande de quelques grands propriétaires de ranche de cette région. Je voudrais savoir si ce décret du conseil est encore en vigueur et si le ministre a l'intention de le révoquer au sujet des réserves forestières.

M. ROCHE : L'espace mentionné se trouve-t-il compris dans une réserve forestière ?

M. WARNOCK : Certaines de ces réserves s'y trouvent ; celle qui se présente principalement à mon esprit est celle de Porc-épic.

M. ROCHE: Le décret du conseil est encore en vigueur.

M. WARNOCK : Je discuterai ce point, lors du débat qui s'engagera sur les crédits supplémentaires.

M. OLIVER : A quelle zone s'applique l'article 7? Le bill n'indique pas clairement ce détail.

M. ROCHE : La réserve Miskonlith se trouve dans la province de la Colombie Anglaise. Elle couvre une superficie de 2 milles carrés. Le paragraphe 2 de l'article 7 est destiné à corriger la description de la réserve forestière des montagnes Rocheuses, description inexacte par suite d'une faute de rédaction.

M. OLIVER : Quel est l'effet de cette disposition ?

M. ROCHE : Celle-ci n'affecte aucune superficie.

(Larticle est adopté.)

M. OLIVER: Avant qu'on rapporte ce bill, je veux poser au ministre une question ayant trait à la réserve destinée à des fins militaires et qu'on trouve dans la province d'Alberta, trois cantons au sud de la rivière du Daim, entre Red-Deer et la Saskatchewan du Sud.

On a réservé cet espace de terrain, il y a quelques années, pour des fins se rapportant au ministère de la Milice. Je crois savoir qu'on a consenti à louer ces trois cantons à une organisation quelconque dans un but se rattachant à l'élevage de chevaux destinés à l'usage de la milice. Si la question n'a pas encore été soulevée et si le ministre peut nous faire connaître en quelques mots la nature de cet arrangement, je serai très heureux de l'entendre. Ce que j'ai dans l'idée est ceci, qu'un certain nombre des prétendues réserves forestières qu'on met de côté, d'après cette loi, seront nécessairement considérées comme des zones de paturage, et cela, je suppose, d'après des conventions arrêtées de temps à autre.

Je voudrais connaître exactement ce qu'on a fait à l'endroit de la zone dont je viens de parler. Bien que n'étant pas une réserve forestière, dans le sens rigoureux de ce mot, elle n'en est pas moins une réserve pour des fins de gouvernement et

je suppose qu'à ce point de vue on la traitera tout comme on traite les réserves forestières que nous avons créées.

M. ROCHE: Je ne connais pas personnellement grand chose de cette question. Le terrain a été réservé, il y a quelques années, pour le ministère de la Milice, d'où il suit que c'est ce dernier, et non pas le ministère de l'Intérieur, qui a consenti les baux en question.

Je veux expliquer une modification que je propose au bill. Je soumets un amendement qui sera connu comme étant l'article 5 (a). L'effet de cette disposition est de retirer le quart sud-ouest de la section 6, canton 44, rang 8, à l'ouest du 4e méridien de la réserve du parc des bisons. Le terrain dont je parle se trouve de l'autre côté de la rivière et séparé du reste de la réserve; il n'a jamais été clôturé. On l'a donné à titre de concession de terre gratuite, et le colon a rempli toute les conditions exigés par la loi, sous ce rapport. Il y a quelques années, M. McIntyre, alors député de Strathcona, a insisté sur ce point, mais jamais le Parlement n'a reconnu formellement le fait par un statut.

(L'amendement est adopté.)

Le bill, ainsi modifié, est rapporté.

M. ROCHE propose que le bill soit lu pour la 3e fois.

M. OLIVER: Le budget du service forestier n'a pas encore été mis à l'étude?

M. ROCHE: Non.

M. OLIVER: Il est certains points que j'aimerais à discuter; je les aborderai lorsque ce budget viendra en discussion.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA GARE COMMUNE DE WINNIPEG.

Le projet de loi (bill n° 181), déposé par l'honorable M. Reid, concernant l'accès des trains du Grand-Tronc du Pacifique et du chemin de fer canadien du Nord à leur gare commune de Winnipeg, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

Sur l'article 1er (ratification de la convention du 10 avril 1911).

M. OLIVER: Eu égard à l'absence du chef de l'opposition et de l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham), il me semble que le ministre ferait bien d'exposer les objets du projet de loi.

M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): En avril 1911, le ministre des Chemins de fer, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique et la compagnie du Nord-Canadien faisaient entre eux une convention par laquelle la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique aurait le droit de se servir de la gare terminus du Nord-Canadien à Winnipeg. Pour une raison quelconque, cette convention n'a pas encore été ratifiée par la Chambre, et le présent bill est simplement destiné à y donner force de loi.

L'auteur de la convention, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), étant absent ce soir, je demanderai au comité d'adopter le bill et d'en renvoyer la troisième lecture à une autre séance; de cette façon, nous aurons, l'honorable député de Renfrew-sud et moi, l'occasion de discuter les modifications qu'il pourrait y avoir lieu d'apporter au projet de loi.

M. LEMIEUX: La cour suprême n'est-elle pas saisie en ce moment d'un litige ayant trait à cette convention?

M. REID: Si je me rappelle bien, la cour d'échiquier est saisie d'une contestation portant sur la valeur du terrain exproprié par le Grand-Tronc-Pacifique pour son terminus; mais c'est une affaire entièrement étrangère à la convention.

Sur l'article 2 (usage des voies de chemin de fer malgré les charges).

M. MACDONALD: Le ministre aurait-il l'obligeance de nous dire quel doit être, selon lui, l'effet de l'article 2?

M. REID: Aux termes de cet article, le Grand-Tronc-Pacifique doit continuer de se servir de la gare terminus en dépit de toute mise sous séquestre des obligations ou mortgages, sauf, il va sans dire, paiement du loyer annuel de $30,000 que stipule la convention.

M. MACDONALD: L'article prescrit donc qu'advenant la mise sous séquestre du mortgage garantissant le remboursement des obligations du Nord-Canadien, le bail ne se trouvera pas annulé par la vente qui serait ordonnée par le tribunal, non plus que par la prise de possession qui suivrait la vente?

M. REID: Précisément.

M. LEMIEUX: Quand compte-t-on déposer un bill semblable ayant trait à la con-

vention faite entre le Transcontinental et les autres lignes, à Québec?

M. REID: Je ne sais s'il sera nécessaire d'en déposer un; quoi qu'il en soit, les négociations se poursuivent et les choses, à ce qu'on me dit, ont bonne mine. C'est une question, l'honorable député le sait, dont je n'ai pas eu à m'occuper moi-même, mais je vais m'en occuper et renseignerai mon honorable ami d'ici à une couple de jours.

(L'article est adopte.)

Rapport est fait sur le projet de loi.

DISCUSSION DU BILL PORTANT REGLEMENTATION DES ENTREPOTS FRIGORIFIQUES.

Le projet de loi (bill n° 113), déposé par l'honorable M. Burrell, portant réglementation des entrepôts frigorifiques est lu pour la 2e fois et la Chambre en aborde l'examen des articles en comité général.

Sur l'article 1er (titre abrégé).

L'hon. MARTIN BURRELL (ministre de l'Agriculture): Ce projet de loi tend à autoriser l'exercice d'une somme raisonnable et désirable de surveillance sur la réfrigération en ce qu'elle a trait aux aliments que l'on fournit au public canadien. Nous avons pensé qu'il vaut mieux considérer cette question comme étant du domaine fédéral, bien que l'on ait, en certains quartiers, prétendu qu'elle relève des législatures provinciales. Certains états de l'Union américaine ont établi relativement à la réfrigération des lois dont les résultats ont été assez peu satisfaisants, et aujourd'hui, estimant que la question est plutôt de son domaine, la gouvernement fédéral des Etats-Unis songe à légiférer à cet égard. Dans le commerce des denrées alimentaires de ce pays, le système frigorifique, chacun le sait, est un facteur encore tout nouveau, mais qui a déjà acquis une très singulière importance. Je crois que je ne saurais donner de meilleure définition de ce système que celle-ci:

> Le système frigorifique est essentiellement l'application du contrôle scientifique de la température à la solution d'un problème économique, c'est-à-dire à la mise en entrepôt de l'excédent de production d'une saison pour parer à la disette de la saison suivante et empêcher la variation des prix qui, à l'époque de la récolte, sont inférieurs au coût de la production et, le reste de l'année, s'élèvent à un chiffre excessif.

Le problème de la conservation des denrées alimentaires d'une saison à l'autre ou d'une période d'abondance à une période de disette est, on le sait, aussi vieux que le monde, et ce n'est qu'en ces dernières années que, grâce au contrôle artificiel de la température, l'entreposage frigorifique a acquis une si grande importance et est devenu chose qui intéresse tout particulièrement le public. Certain auteur a dit:

> La réfrigération a accru le nombre des produits susceptibles d'être conservés à leur état naturel et donné naissance à une industrie nouvelle: elle a dispensé le producteur individuel du soin de conserver lui-même ses produits, fait surgir de grands établissements dans les centres et fait que les négociants se trouvent de plus en plus chargés d'accumuler et de conserver l'excédent de la production. Elle a permis la conservation des viandes à l'état cru, chose que l'on n'avait jamais pu faire avant cela; elle a si bien amélioré la qualité des produits réfrigérés dont la production ne cesse jamais complètement, que, bien souvent, on ne peut pas distinguer la marchandise conservée du produit frais.

Pour ma part, je considère que la découverte et l'application pratique de la réfrigération constituent un bienfait signalé, s'il n'est pas sans mélange—et je crois que tous ceux qui ont quelque peu étudié la question partagent mon avis. Comme toutes les autres industries intimement liées aux besoins populaires, celle-ci offre ses inconvénients. Il existe, on le sait, une tendance à la centralisation, à la spécialisation, et je crois que c'est à cause de cela et de la cherté de plus en plus grande de la vie que l'on s'est plu, en certains quartiers, à attribuer à la réfrigération l'élévation des prix, alléguant que ce sont les propriétaires d'entrepôts frigorifiques qui les ont maintenus à des chiffres excessifs qui ont déterminé la cherté des denrées alimentaires, et, de plus, à lui reprocher, se fondant en cela sur de fausses notions, d'être contraire à l'hygiène.

Ces reproches ayant été formulés avec persistance aux Etats-Unis, divers états établirent des lois dont quelques-unes n'ont cependant abouti qu'à des résultats assez peu satisfaisants. En 1911, l'Indiana était le premier des états à légiférer à l'égard de l'industrie frigorifique. A l'heure qu'il est, il existe des lois relatives à la réfrigération dans onze états, mais pas encore de lois fédérales.

Supposons qu'il n'existe pas de moyen de conserver les produits alimentaires. Le cultivateur produit pour lui-même d'abord, puis pour les autres. Quand la production est normale et que les producteurs ont pourvu à leurs propres besoins, il s'ensuit un abaissement naturel des prix; on suspend alors la production jusqu'à ce que les prix deviennent un peu plus rémunérateurs.

Quand la production est devenue moins abondante, le prix des denrées s'élève, et quand vient enfin la saison où il n'y a plus de production, le prix des choses qu'on ne produit pas atteint un chiffre presque inabordable.

Il y a lieu de se demander quelle influence l'industrie frigorifique a réellement exercé sur le commerce au cours des dix ou quinze dernières années. C'est une explication que je crois pouvoir donner en quelques mots. La réfrigération permet de conserver des denrées alimentaires d'une saison où la production est abondante à une autre où elle est nulle ou du moins fort restreinte, ce qui amène l'abaissement des prix; elle favorise aussi la production en plus grande quantité, puisque le producteur trouve un stimulant dans le débouché relativement plus considérable qui se trouve à sa portée. A ceux qui prétendent que la cherté des denrées est attribuable à ce que les exploitants des entrepôts frigorifiques du Canada et des Etats-Unis auraient maintenu les prix à des chiffres exorbitants, il n'est peut-être pas hors de propos de faire observer que les prix qui ont prévalu, dans le cours de l'année sont, à tout prendre, moins élevés qu'ils n'eussent été en l'absence complète d'entrepôts frigorifiques. Au dire de certaines gens, les spéculateurs auraient accaparé la réfrigération et augmenté les prix outre mesure; mais il suffit d'avoir un peu étudié la question pour savoir que si la spéculation a parfois exercé une fâcheuse influence, l'exploitation du froid industriel, en somme, ne permet de réaliser, bon an, mal an, que d'assez modestes bénéfices.

A ce sujet, j'aimerais à lire quelques lignes du rapport de la commission qui a été nommée il y a quelque temps par la Chicago Association of Commerce et qui confirme pratiquement le rapport du comité du Massachusetts, lequel a probablement étudié la question d'une manière plus approfondie que tout autre comité. Les commissaires disent:

Un examen approfondi des statistiques réunies sous la direction de votre comité et la comparaison de celles-ci avec les faits recueillis par le département de l'Agriculture après de très longues recherches, démontrent clairement que les prix du beurre, des œufs, de la volaille et du poisson ont eté plus uniformes au cours de l'année depuis que l'industrie du froid est devenu un facteur dans la conservation des produits alimentaires qu'avant cette époque. Ces statistiques font aussi voir qu'en prenant une moyenne durant une période définie d'années les prix, en général, ont été moins élevés que durant les années où l'industrie frigorifique était inconnue.

Le docteur H. E. Barnard, commissaire de l'état de l'Indiana pour les aliments et les produits pharmaceutiques, a dit que cette déclaration est conforme en substance aux conclusions du comité du Massachusetts et que c'est une mesure absolument exacte de l'effet de l'entreposage frigorifique sur le prix des produits alimentaires. On a beaucoup critiqué le système des entrepôts frigorifiques au point de vue de l'hygiène. Sur ce point, j'aimerais à citer l'opinion d'une des plus grandes autorités du continent, le docteur Mary E. Pennington, chef du laboratoire de recherches sur les aliments des Etats-Unis. Au cours de l'enquête tenue récemment, on lui a posé cette question:

Comment pourriez-vous comparer le changement qui se produit au bout de douze mois d'entreposage frigorifique à 10 degrés F. avec le changement qui se fait dans le même produit alimentaire après vingt-quatre heures à l'air libre et dans les mêmes circonstances avant la réfrigération?

Dr Pennington: Il y aurait probablement un changement plus grand dans les vingt-quatre heures si la température était de 65 à 75 degrés F. que si la température était maintenue à 10 degrés F. pendant douze mois.

M. Littlefield: C'est-à-dire que le produit ordinaire qui est conservé à la maison sans être mis en glacière devrait, dans les circonstances ordinaires, se détériorer plus rapidement que le même produit qui est conservé en entrepôt pendant douze mois?

Dr Pennington: Oui, si la température atmosphérique est au-dessus de 60 degrés—du moins pour les poulets—A l'expiration des douze mois (en frigorifique à 10 degrés F. nous voyons un changement qui peut bien se comparer au changement qui se produirait en quinze jours à 32 degrés F. ou au changement qui se produirait au bout de cinq jours et demi dans une bonne glacière domestique et qui est beaucoup moindre que le changement qu'on peut constater au bout de trois jours à une température de 65 à 75 degrés F.

Le sénateur Commins: Au sujet de la viande conservée gelée pendant douze mois, croiriez-vous qu'un poulet qui est ainsi conservé et qui est consommé au bout de douze mois puisse être dangereux pour la santé de la personne qui le mange?

Dr Pennington: J'en ai mangé plusieurs et je les ai trouvés excellents.

On a discuté beaucoup l'effet de l'entreposage frigorifique sur les œufs, et un des membres du comité a demandé au docteur Pinnington:

Voulez-vous avoir la bonté de dire au comité si les résultats que vous avez obtenus pour les œufs sont semblables à ceux que vous avez obtenus pour la volaille?

Dr Pennington: Les recherches et études faites au point de vue des œufs ont été pratiquement les mêmes que celles que nous avons faites pour la volaille. S'il y a quelque chose, les œufs sont plus difficiles à conserver et à maintenir en bon état que la volaille. La nature elle-même a placé une limite sur les œufs. A l'ordinaire, un œuf ne peut pas se

conserver en bonne condition et sous l'influence frigorifique, pour plus que dix mois—en général entre neuf et dix mois—et l'œuf qui demeurera de bonne qualité pendant dix mois doit être de qualité supérieure. Les œufs qui sont destinés à être conservés en frigorifique doivent être plus soigneusement choisis encore que la volaille qui doit demeurer gelée.

Ailleurs, elle répète qu'un œuf se détériorera plus en vingt-quatre heures, dans certaines conditions de température et d'humidité, qu'en huit ou neuf mois dans l'entrepôt frigorifique. Je puis encore vous donner une autre illustration au sujet du poisson, parce qu'on a déclaré que les effets du froid des entrepôts étaient désastreux pour le poisson, et c'est le témoignage du docteur William J. Gies, professeur de chimie biologique à l'université de Columbia. On lui a demandé:

M. Littlefield: Avez-vous eu occasion d'examiner du poisson qui avait été en entrepôt frigorifique?

Dr Gies: Oui.

M. Littlefield: Veuillez dire au comité ce que vous avez remarqué à ce sujet?

Dr Gies: Pour couper au plus court, le poisson qui avait été en entrepôt un an, du poisson bleu ou du carrelet qu'on a laissé dégeler dans mon bureau sur une table ordinaire et à la température de la pièce, m'a paru au bout de 24 heures (c'est-à-dire quand le poisson s'était amoli) identique au poisson frais de la même espèce.

Je ne donne ces exemples que pour montrer qu'il y a beaucoup de fausses notions au sujet des effets de l'entreposage frigorifique au point de vue de la santé publique. La conclusion à laquelle en viennent pratiquement toutes les autorités qui se sont occupées de la chose, c'est que l'état des produits au moment où ils entrent dans l'entrepôt est bien plus important que la durée du temps que ces produits y passent.

Quant à la législation là-dessus, il existe onze états de l'Union qui ont adopté des lois à cet effet, mais ces lois n'existent que depuis deux ans et demi et on n'a pas encore pu en étudier les résultats.

Il y a en Pennsylvanie une loi qu'on a souvent citée et qui n'est pas du tout populaire, non seulement chez un grand nombre de producteurs et marchands de fruits, mais même dans divers rangs du public. La loi du Massachusetts a probablement mieux fonctionné, et je puis indiquer au comité un peu à la grosse comment ces lois sur l'emmagasinage frigorifique s'appliquent. Nous avons récemment envoyé notre commissaire des entrepôts frigorifiques, M. Ruddick, à Boston, en Pennsylvanie et à New-York pour le mettre en contact avec les gens qui s'occupent d'administrer les lois sur l'entreposage frigorifique, et pour lui faire étudier ces lois aussi à fond qu'il le pourrait, pour lui permettre de s'enquérir auprès des personnes marquantes qui s'occupent d'entreposage frigorifique et de recueillir tous les renseignements possibles à l'avantage des lois qui pourraient être décrétées ici. A l'heure actuelle, nous avons au Canada environ 46 entrepôts frigorifiques publics dont 27 ont reçu des subventions, ou en reçoivent; c'est-à-dire trente pour cent du coût de construction. Il y a environ cinquante entrepôts frigorifiques privés, abattoirs et autres établissements du genre au pays. En tant que je puis me renseigner, la capacité totale des entrepôts frigorifiques au Canada serait de 18 à 20,000,000 de pieds cubes, ce qui est très faible si l'on considère qu'à Boston seulement une compagnie exploite 10,000,000 de pieds cubes en entreposage frigorifique. En tant qu'il s'agit de la quantité d'aliments qui entrent dans les entrepôts frigorifiques ici et aux Etats-Unis, je crois que la proportion ne dépasserait pas 8 ou 10 p. 100. Pour notre pays, naturellement, le système entier n'en est qu'à ses débuts, comparativement. Nous avons donc pensé que dans cette législation il vaudrait mieux ne pas établir de délai arbitraire ou d'inclure quelques-uns des détails qui ont été élaborés dans certaines lois de l'Etat au delà de la frontière; car nos voisins modifient constamment leurs lois à mesure qu'ils les trouvent imparfaites. Le tout est à l'état d'expérimentation, et nous avons cru qu'il vaudrait mieux demander à la Chambre d'adopter un bill sous une forme qui puisse permettre, par la réglementation, de traiter de toutes les questions qui ont virtuellement été traitées dans les législations établies dans les divers états.

Je prendrai la législation dans les états du Massachusetts et de la Pennsylvanie comme exemple. Il existe en Pennsylvanie un délai arbitraire pendant lequel les aliments peuvent être conservés en entrepôts frigorifiques. Il est prévu que le bœuf peut être conservé quatre mois; le porc, le mouton et l'agneau pendant six mois; le veau, trois mois; les volailles plumées, cinq mois, non plumées, dix mois; le beurre, neuf mois; le poisson, neuf mois. Il y a aussi certains règlements sur le marquage. L'aliment, ou son contenant, doit porter la date de réception et de sortie. La vente des aliments gardés en entrepôts frigorifiques en dehors de l'état est défendue s'ils sont gardés plus longtemps que le délai fixé, ou s'ils ne sont pas étiquetés selon l'usage.

Des rapports trimestriels au commissaire des produits alimentaires et de laiterie sont obligatoires, et même plus fréquemment, sur demande de ce fonctionnaire. Dans le Massachusetts, la loi a été approuvée le 27 mars et est entrée en vigueur le 1er septembre 1912. Elle comprend la viande fraîche et les produits de viande fraîche, le poisson frais, les volailles, les œufs et le beurre. Il y a un délai de douze mois, qui peut être prolongé par la commission de santé de l'état si les aliments sont encore en bonne condition. Les aliments, sauf le poisson ou le contenant, doivent porter la date de réception. On doit faire des rapports trimestriels à la commission de santé de l'état, ou plus fréquemment si l'état le désire.

Dans plusieurs états, on exige de trois à quatre rapports par année à un rapport annuel. Dans la loi actuelle, il est prévu à l'article 4 que les règlements traiteront de toutes ces questions, y compris les rapports au gouvernement démontrant exactement ce qu'il y a dans les entrepôts frigorifiques. Je crois que sans fatiguer davantage le comité quant à la portée générale du bill, je lui laisserai l'occasion de discuter la loi article par article.

M. ROBB: Le ministre expliquera-t-il comment il contrôlera les importations venant des glacières de l'étranger?

M. BURRELL: Nous ne nous sommes pas arrêté à cet aspect, et je ne saurais dire exactement comment les Etats-Unis traitent cette question.

M. ROBB: Le ministre se propose d'établir un délai sur l'emmagasinage frigorifique au Canada, mais en supposant que des produits auraient été en entreposage au Massachusetts pendant huit mois puis expédiés au Canada, comment y verrait-on?

M. BURRELL: Je ne propose pas exactement que nous utilisions immédiatement le pouvoir d'imposer un délai, et je ne crois pas qu'il serait sage de le faire avec nos connaissances actuelles.

Dans la loi nous avons réservé le pouvoir de fixer une limite de temps si notre expérience justifiait le département de ce faire. Quant aux autres articles qui viennent des entrepôts frigorifiques en Canada, je présume que les inspecteurs des denrées s'en occuperont.

M. OLIVER: Le certificat que le ministre vient de donner aux entrepôts frigorifiques et à leur système d'opération nous porterait à croire que cette nouvelle loi n'était pas nécessaire. D'après ce que j'ai entendu des remarques du ministre, l'entrepôt frigorifique est une institution philanthropique des plus utiles et, dans ce cas, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de lui imposer des règlements. Cependant, je crois que, malgré la bonne opinion du ministre sur les entrepôts, la majorité de la Chambre sera d'avis qu'il faut réglementer le principe des entrepôts frigorifiques et ses applications. Le principe que le ministre nous annonce comme étant celui des entrepôts frigorifiques, c'est que le surplus d'une saison peut combler le déficit d'une autre saison et profiter au consommateur comme au producteur dans les deux saisons. C'est une théorie magnifique, mais, comme beaucoup d'autres théories, elle ne s'applique pas dans la pratique. Pour être dans le vrai, quand les entrepôts frigorifiques ont commencé à fonctionner, tout le monde croyait que cela fonctionnerait comme le ministre vient de l'exposer, c'est-à-dire que le producteur recevrait plus et que le consommateur paierait moins cher. On croit généralement maintenant que le système de conserver les produits alimentaires périssables de saison en saison permet au commerçant de gros qui a les facilités d'un entrepôt frigorifique, de dominer le marché tant au point de vue des achats qu'à celui des ventes et il ne pourrait pas faire cela s'il ne possédait pas l'entrepôt frigorifique. On croit que, étant maître du marché, il en profite pour diminuer injustement les prix payés aux producteurs par la raison qu'il a toujours un approvisionnement de surplus et, de l'autre côté, il peut aussi augmenter les prix au consommateur parce qu'il peut toujours retenir les approvisionnements sans que ceux-ci soient détruits par l'action du temps. C'est à cause de ces conditions, qui sont exactement l'opposé de la théorie que le ministre vient de présenter à la Chambre, qu'il est absolument nécessaire de faire des règlements sous l'autorité du gouvernement. Si je ne suis pas d'accord avec le ministre quant à son exposé, je suis de son avis à la conclusion.

Bien qu'il nous faille des règlements, nous voulons que la réglementation soit faite à la connaissance et sous l'autorité du Parlement afin que le public puisse savoir ce qui est fait à son avantage. Le ministre a pris sur lui de faire faire ce qui lui plaît au sujet de la réglementation des entrepôts frigorifiques, comme au sujet de la réglementation de l'offre et de la demande d'une grande partie de la nourriture du

peuple, sans s'occuper d'aucune autre autorité que la sienne et celle de ses collègues du cabinet. C'est là une forte tâche et, pour ma part, je crois que cette tâche ne devrait pas être exécutée. Je crois qu'en toute justice le Gouvernement sait que la réglementation d'un commmerce aussi important aux affaires et à la vie est nécessaire et il devrait être prêt à informer le public, par l'entremise du Parlement, de ce qu'il se propose de faire et jusqu'à quel point il veut aller. Le fait demeure cependant que les entrepôts frigorifiques devraient être un bienfait pour le public et c'est au moyen d'une loi que nous espérons procurer ce bienfait au public, législation que nous ne pouvons pas avoir à l'heure qu'il est. Avant de donner notre autorité au ministre, nous voudrions savoir jusqu'à quel point les intérêts du public seront protégés, s'ils le sont; jusqu'à quel point les conditions actuelles du monopole seront affectées, si ces conditions doivent se perpétuer ou si les intérêts du public doivent demeurer dans l'état où ils sont aujourd'hui. Ce n'est pas une affaire de peu d'importance, mais c'est une chose très importante, et d'autres avec moi croient que le Gouvernement, avant de demander une autorité aussi étendue, devrait être en position d'informer la Chambre jusqu'à quel point il veut se servir de cette autorité afin que le public puisse savoir s'il est protégé et comment et jusqu'à quel point il l'est ou ne l'est pas. Je crois qu'il est à désirer qu'on légifère à ce sujet, mais je crois que cette législation ressemble trop à la plupart des lois qui ont été déposées par ce Gouvernement depuis qu'il est arrivé au pouvoir, c'est-à-dire une législation qui lui donne l'autorité de gouverner par voie de décret. Cela est parfois nécessaire, mais je suis un de ceux qui disent et croient que nous avons eu trop de ce genre de législation de la part du Gouvernement et je regrette d'en voir un exemple nouveau.

M. A. A. McLEAN: Ce bill s'applique-t-il à l'entreposage de la viande?

M. BURRELL: Oui, il s'applique à toute l'industrie frigorifique.

M. McLEAN: Les règlements exigent déjà d'avoir un inspecteur dans tous les entrepôts frigorifiques où l'on garde de la viande. Est-ce que l'objet de ce bill est de créer un inspecteur du Gouvernement?

Dans ce cas-là je demanderais au ministre que le certificat de l'inspecteur soit une preuve suffisante que le produit était propre à la consommation lorsqu'il est entré dans l'entrepôt. Autrement le fardeau de la preuve retomberait sur celui qui apporte des produits à l'entrepôt et ces produits pourraient ne pas être entrés immédiatement dans l'entrepôt à leur réception ou se gâter avant d'être placés dans l'entrepôt. La conséquence serait, si les produits étaient gâtés, que le fardeau de la preuve retomberait sur celui qui les a apportés à l'entrepôt. Il n'aurait aucuns témoins; toute la preuve serait entre les mains des employés de l'entrepôt. S'il y avait procès, si les effets étaient gâtés par la faute de l'entrepôt frigorifique il serait obligé d'appeler comme témoin le gardien de l'entrepôt, et probablement que l'on ne pourrait trouver celui qui a reçu les articles. Conséquemment, je proposerais, et je crois que c'est une disposition qui est contenue dans les règlements des entrepôts froids dans d'autres pays et spécialement dans les Etats-Unis, que le certificat d'un inspecteur du Gouvernement, là où il y en aura un, sera une preuve suffisante que les articles et les produits étaient tels qu'il les a certifiés à leur entrée dans l'entrepôt, c'est-à-dire propres à la consommation.

M. A. DeWITT FOSTER: Ce n'est pas mon intention de faire un long discours, mais la question qui est soumise à la Chambre offre un intérêt considérable. Je crois que nous étudions présentement l'article 4?

M. le PRESIDENT: Nous sommes à l'article 3.

M. FOSTER (lisant):

3. Le Gouverneur en conseil peut faire tels règlements qu'il jugera nécessaires ou à propos pour la surveillance des entrepôts frigorifiques.

4. Tels règlements pourront pourvoir,

(a) A l'émission de permis pour tous les entrepôts frigorifiques.

(b) A l'inspection de tout entrepôt frigorifique;

(c) A obliger les propriétaires d'entrepôts frigorifiques à faire des rapports périodiques et autres, montrant la quantité de différents articles de consommation renfermés dans l'entrepôt.

A mon avis, ce rapport ne devrait pas donner seulement les qualités de différents articles de consommation dans l'entrepôt, mais dire aussi depuis quel temps ils y sont. Je crois que c'est un point important pour le public. Je vois que le ministre a dit que l'on gardait des œufs dix mois de temps dans l'entrepôt. Je ne pourrais pas dire, car mon expérience ne va pas jusque là, combien de temps on peut garder des œufs qui ont été en entrepôt pendant cinq ou six mois, je crois pouvoir dire qu'une période de dix mois est beaucoup trop longue. A l'appui de cette prétention, je veux

donner à la Chambre quelques renseignements que j'ai lus l'automne dernier pendant l'enquête sur la cherté de la vie tenue par un comité nommé par le gouvernement des Etats-Unis qui a siégé à New-York au mois de novembre.

On a découvert pendant cette enquête des choses très étonnantes dans les méthodes, l'administration et les résultats des entrepôts frigorifiques aux Etats-Unis. Je crois que l'état de choses qui existe dans certaines grandes villes des Etats-Unis peut également exister dans les villes du Canada qui possèdent des entrepôts frigorifiques semblables.

Le comité a siégé non seulement a New-York, mais dans d'autres grandes villes des Etats-Unis où il a trouvé des conditions semblables. Au risque d'ennuyer la Chambre, je lirai quelques-unes des conclusions de ce comité lorsqu'il siégeait à New-York.

A peu près vers cette époque un des principaux journaux s'est emparé de la question et l'a exposée au public d'une façon très remarquable. Après que les résultats de l'enquête furent connus on a ouvert dans différentes parties des villes des stations de démonstration où l'on a vendu au prix de 32 cents la douzaine des œufs que l'on vendait auparavant 45, 50 et 60 cents. J'ai appris, à ma grande surprise, en discutant cette question avec des commerçants d'œufs et autres personnes engagées dans ce commerce, que ce que l'on venait de découvrir à l'enquête s'était pratiqué depuis un grand nombre d'années. Un des plus grands journaux publiait le 3 novembre un article dont je ne lirai que quelques extraits:

Tout le monde dans New-York sait aujourd'hui que le public est volé par les agioteurs sur les œufs, mais tout le monde ne sait pas que l'état de New-York les a aidés dans leur machination audacieuse contre la santé publique et la bourse des acheteurs. Le "Globe" se propose au moyen de sa salle de démonstration ouverte au coin de la huitième avenue et de la 121e rue d'exposer toute la fraude de ce commerce corrompu d'une façon si évidente que les autorités qui, aujourd'hui, disent quelles ne connaissaient rien de ce qui se pratiquait, n'auront plus d'excuse pour ne pas agir, et la population possèdera suffisamment de faits pour lui permettre de se donner la protection qui lui est refusée par les autorités nationales et municipales. Les œufs qui seront vendus demain aux salle de démonstration du "Globe" à 32 cents ne sont ni plus ou moins que des œufs d'entrepôts. Il n'y a pas d'œufs frais dans New-York dans le moment.

D'après le "Globe", il n'y avait pas d'œufs frais à New-York le 2 novembre; cela paraît étonnant.

[M. A. D. Foster.]

(Lisant):

Tous les œufs qui sont vendus présentement dans la ville sont connus dans le commerce sous le nom de "frais de l'Ouest", gardés frais" et "œufs d'entrepôts". Les œufs frais de l'Ouest peuvent être des œufs de un mois à trois mois. Les œufs "gardés frais" sont vieux de quatre, cinq ou six mois, et les œufs d'entrepôts de cinq à huit mois.

De sorte que lorsqu'il s'agira pour nous de décider comment étamper les œufs d'entrepôts frigorifiques au Canada, j'appellerai spécialement l'attention du ministre sur les dispositions des règlements à ce sujet.

(Lisant):

Il y a un an nous avions une loi qui obligeait les marchands de détail d'étamper le mot "entrepôt" sur les œufs gardés en entrepôt. Le peuple mangeait des œufs d'entrepôt alors tout comme aujourd'hui, mais il ne connaissait pas les faits comme il les connaît aujourd'hui.

Conséquemment, lorsqu'il voyait le mot "entrepôt" étampé sur les œufs il refusait de les acheter. Du moins c'est ce que les agioteurs qui gardent les œufs en entrepôt ont dit à la législature de New-York? Et la législature acceptant cette histoire comme vraie, rapporta la loi immédiatement, de sorte que le vendeur put mettre une marque mensongère sur ces œufs d'entrepôt et les étamper "frais". Au moyen de cette marque frauduleuse, le public consentait à payer jusqu'à 55 ou 60 cents la douzaine les mêmes œufs qu'ils ne voulait pas payer 35 la douzaine, lorsqu'on les lui offrait sous leur désignation vraie. C'est ce que disaient les agioteurs, dont l'influence était si puissante auprès des politiciens de New-York qu'ils les ont obligés à changer la loi.

Les œufs offerts à la station de démonstration sont garantis être de bons œufs de la classe connue sous la désignation "œufs mirés d'entrepôt".

J'appelle l'attention sur les différentes qualités d'œufs qu'achète et mange le consommateur.

(Lisant):

Tous les œufs "faibles", "très faibles", "tachés", et "fêlés" ont été mirés et ne sont pas comptés dans les œufs offerts à 32 cents la douzaine. Chaque caisse contient une moyenne de 20 à 22 douzaines d'œufs de premier choix, et, de huit à dix douzaines de deuxième choix. Ce sont les mêmes œufs qui se vendent maintenant dans tout New-York à 40, 42, 45 et 50 cents la douzaine sous des désignations trompeuses.

En vérité, ces œufs devraient être vendus au public pour beaucoup moins que 32 cents la douzaine, mais le "Globe" n'en est pas le propriétaire et n'en peut pas régler le prix. Ces œufs ont été mis en entrepôt dans le mois de juin alors qu'ils se vendaient 18 à 19 cents la douzaine. Les frais d'entrepôts sont de 40 cents par caisse, intérêt 22 cents par caisse, transport 3 cents, assurance 6 cents, ce qui augmente de 71 cents le coût d'une caisse de 30 douzaines.

A 19 cents la douzaine, qui est le prix le plus élevé que l'on a payé ces œufs, une caisse de 30 douzaines d'œufs coûte donc à son entrée dans l'entrepôt $5.70.

En ajoutant les autres frais de 71 cents, la caisse de 30 douzaines coûte $6.41 ou 21 cents et tiers la douzaine, ce qui représente exactement ce que coûte une douzaine d'œufs que l'on vendra demain à la salle de démonstration du "Globe" à 32 cents la douzaine.

Au premier novembre il y avait dans les entrepôts frigorifiques de New-York, Chicago, Philadelphie, Boston et Jersey-City 1,800,000 caisses d'œufs. coûtant $6.41 la caisse, soit un total de $11,538,000. Les agioteurs qui ont mis ces œufs dans les entrepôts frigorifiques les vendent aujourd'hui aux commerçants à des prix variant de 29 à 40 cents la douzaine. Prenant l'estimation la plus basse, le "Globe" constate que les agioteurs font un profit de $9 par caisse à 30 cents la douzaine. A ce prix le profit total sur les œufs mirés d'entrepôt au 1er novembre est de près de $5,000-000 sur un placement de $16,200,000. Le commerçant de gros qui revend ses œufs aux détaillants fait un autre profit de 2, 3 et 4 cents la douzaine. A 2 cents la douzaine son profit sur une caisse est de 60 cents. Sur les 1,-800,000 caisses le profit du commerçant dépasse $1,000,000. Les œufs qui seront vendus demain à la salle de démonstration du "Globe" à 32 cents la douzaine ont été achetés d'un agioteur à 29 cents. En accordant au commerçant qui a acheté ces œufs 1 cent de profit par douzaine, et en tenant compte aussi de la perte sur les œufs rejetés et pas suffisamment bons pour être vendus à la salle de démonstration, nous arrivons ainsi au chiffre de 32 cents la douzaine. En payant ce prix pour de bons œufs l'acheteur paie un profit de $5,-742,000 à ceux qui ont miré leurs œufs depuis le premier novembre, ce qui fait exactement 50 p. 100 sur leur placement, un très joli chiffre. Cependant le public ne peut pas acheter de bons œufs dans la ville de New-York pour 32 cents la douzaine dans le moment. En réalité beaucoup d'œufs qui sont vendus aujourd'hui 45, 50 et 55 cents ne sont pas de bons œufs. Si nous plaçons le prix des œufs au détail aujourd'hui à New-York à 45 cents la douzaine, nous avons une valeur de $13.50 pour la caisse. Conséquemment, les œufs qui, avec tous les frais supplémentaires ajoutés, représentent un capital de $11,538,000, ont aujourd'hui une valeur de $24,300,000, ce qui donne un profit de 100 p. 100 sur l'un des articles les plus nécessaires et les plus essentiels à la vie.

En présence des faits constatés par ce comité, je suis tenu de dire que je partage absolument l'avis de l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), bien que je ne craigne nullement de confier au ministre de l'Agriculture le soin de préparer les règlements, et que je ne m'oppose pas à ce que le Gouverneur en conseil les fasse mettre en vigueur, je crois que si l'industrie des entrepôts frigorifiques doit s'établir au Canada, ainsi que ce bill y pourvoit, il faut que le ministre fasse des règlements absolument sévères au sujet de ces denrées alimentaires; car la grande difficulté présente et future au Canada n'est peut-être pas la production des denrées nécessaires à la vie, mais leur distribution au plus bas prix possible du producteur au consommateur, en faisant disparaître les différents profits qui seront grossis considérablement par ceux des entrepôts frigorifiques des Etats-Unis et d'autres pays, et j'ose dire aussi du Canada.

Voilà pourquoi j'espère que dans tout règlement il sera dit que les propriétaires devront faire rapport concernant le temps que les œufs seront demeurés en entrepôt froid, car après y être demeurés plusieurs mois ils sont assortis et classés sous différents noms. Il y en a qui sont un peu meilleurs que d'autres. La loi de New-York impose une amende à quiconque vend des œufs de qualité inférieure. Pendant l'enquête de ce comité on a arrêté trois hommes pour ce délit. N'empêche qu'il faille surveiller le classement des œufs et la durée de leur séjour dans les entrepôts froids, l'intérêt de nos consommateurs et de nos producteurs l'exige. Il y a beaucoup de bonnes mesures à inscrire au crédit de l'honorable ministre; mais n'y eût-il que celle-ci, elle nous permettrait déjà d'affirmer qu'il a procuré au peuple le plus insigne bienfait, parce qu'elle lui a assuré le contrôle de l'entreposage à froid.

M. CARROLL: Ce bill est important sous tous rapports, mais c'est un expédient. Dès son origine le système d'entreposage à froid fut considéré comme une bénédiction par les consommateurs, comme l'a dit l'honorable député d'Edmonton. Mais peu à peu, les propriétaires d'entrepôts monopolisèrent les produits. Dans toutes nos grandes villes, ils achètent les denrées alimentaires quand elles se vendent à bon marché, puis ils les emmagasinent et quand il ne reste plus rien sur le marché ils les sortent et les vendent comme produits frais, à des prix très élevés.

L'honorable député de Selkirk (M. Bradbury) a déjà présenté un bill qui aurait pu réglementer d'une façon idéale notre industrie frigorifique. Il est presque inutile d'accorder au ministre ou au Gouvernement le pouvoir de réglementer cette industrie. Le ministre vient de nous dire qu'il n'est et ne sera de sitôt nécessaire de limiter le séjour des produits dans les entrepôts froids. Je soutiens, moi, que la solution de ce point est des plus urgentes. Il importe au plus haut degré que le consommateur sache si l'article qu'on lui offre est vraiment frais ou s'il a séjourné dans un entrepôt et combien de temps on l'y a laissé. L'article 4 du bill du député de Sel-

kirk répond à l'importante question posée par l'honorable député de Huntingdon. Il est ainsi conçu:

Aucune denrée alimentaire qu'on aura placée dans un entrepôt froid et qu'on en aura ensuite sortie pour la vendre ne pourra y être renvoyée.

Le bill du ministre de l'Agriculture ne parle pas de ce point. Aussi, des articles qui ont passé une douzaine de mois en entrepôt à New-York peuvent-ils être envoyés ici et mis en entrepôt pour aussi longtemps ou plus longtemps si l'on veut. On devrait ajouter au bill un article défendant de transporter les marchandises d'un entrepôt à l'autre pour toute autre fin que celle de les vendre et distribuer immédiatement. Il faudrait aussi ajouter à ce bill la disposition comprise dans l'article 9 du projet du député de Selkirk:

Toute denrée sortie d'un entrepôt frigorifique et offerte en vente sera marquée d'une carte portant, sur fond blanc, en lettres rouges de deux pouces de longueur, les mots: "denrée réfrigérée".

Ce serait le moyen de mettre le public en état de savoir ce qu'il achète. Le bill du ministre ne fixant pas la durée du séjour des denrées dans les entrepôts frigorifiques, il ne devrait pas être adopté sans comprendre au moins quelques-unes des dispositions du bill du député de Selkirk, si l'on veut qu'il ait de l'effet. C'est en grande partie au système d'entreposage à froid qu'est due l'augmentation du prix de la vie. C'est ce que je pense moi-même et c'est aussi ce qu'a pensé la commission de New-York dont a parlé le député de King. En faisant disparaître ces coalitions qui rançonnent le peuple, l'honorable ministre apportera secours aux producteurs, car l'industrie frigorifique ne donne pas à ceux-ci tout le profit qu'ils en espéraient à l'origine. Ce bill ne souffre pas de discussion au point de vue politique. Certains membres de la gauche ou de la droite penseront que l'honorable ministre a trouvé le meilleur moyen de réglementer l'industrie du froid; mais en y réfléchissant de plus près ils verraient que l'honorable ministre ferait beaucoup mieux de nous doter d'une réglementation complète dès cette session que d'attendre encore six ou sept mois.

La durée du séjour des marchandises dans les entrepôts froids devrait faire l'objet de la réglementation la plus sévère, et le ministre devrait effectuer cette réglementation non pas au moyen de décrets du conseil mais de dispositions insérées dans ce bill et adoptées par le Parlement. Il peut recueillir tout autant de renseignements ici dans la Chambre qu'à son propre ministère. Il y a ici des représentants de toutes les parties du Canada, ils y sont venus pour légiférer et non pour donner pouvoir au Gouvernement ou à un de ses membres de faire des règlements. Plusieurs ont fait une étude spéciale de la question dont il s'agit, ils peuvent la discuter de façon à convaincre l'honorable ministre qu'il doit faire adopter non pas un bill qui lui permette de faire des règlements, mais un bill qui contienne les règlements proposés par l'honorable député de Selkirk.

M. NESBITT: L'honorable ministre va-t-il se servir des inspecteurs actuels ou s'il va en nommer de nouveaux pour assurer le respect de cette loi?

M. BURRELL: Cela dépendra des règlements que nous aurons faits. En effet, il ne s'agit pas, ici, de politique.

Nous voulons seulement obtenir une surveillance et un contrôle que nous n'avons pas encore réussi à obtenir malgré nos efforts. Je n'irai pas, cependant, jusqu'à soutenir ce qu'ont soutenu les honorables députés d'Edmonton et de Cap-Breton-sud. Ainsi, le commissaire de l'industrie frigorifique a peut-être plus étudié ce sujet que n'importe qui d'entre nous. Il a fait de cette étude son occupation particulière. Il a suivi de très près ce qui se passe aux Etats-Unis, et profitant de cette expérience et de celle que nous avons acquise au ministère même, nous avons conclu que nous aurions fait au moins un pas dans la bonne voie en exigeant des propriétaires d'entrepôts froids un rapport de leurs opérations et en nous faisant reconnaître par eux le droit d'inspecter leurs établissements afin de pouvoir régler jusqu'à un certain point les entrées et les sorties.

En soi, cela aurait de la valeur. M'est avis en conséquence qu'il vaudrait mieux commencer par là et se faire autoriser à établir de nouveaux règlements, plutôt que d'incorporer dans une loi des dispositions confuses, inapplicables, peu satisfaisantes et donnant lieu à de nouvelles modifications. Il serait, je crois, préférable de procéder avec lenteur. J'admets qu'il peut n'être pas toujours à propos de légiférer par voie de règlement, et c'est un point de vue dont j'apprécie la justesse; mais nos adversaires admettront bien à leur tour que, depuis bon nombre d'années, l'administration s'est fait autoriser par des lois à faire quantité de choses par voie de règlement. Ce n'est pas le Gouvernement actuel qui a inauguré cette pratique, et personne, je suppose, ne le dira. J'admets la nécessité d'agir, et il serait, à mon avis, non

moins absurde de ne rien faire que d'aller trop loin. Je demanderais que l'on mît cette disposition à l'essai. Ce que j'ai voulu, c'est que l'on soumît cette affaire au comité de l'agriculture qui en aurait fait l'objet d'une étude approfondie et, si la Chambre était d'avis que cela vaudrait mieux, je le préférerais moi-même à une insertion dans la loi d'une foule de propositions que l'on a faites. En ce qui concerne le Gouvernement, nous n'avons d'autre désir que d'exercer une surveillance efficace. Je crois en somme que beaucoup d'entreposeurs s'efforcent de donner satisfaction au public, et que notre système fonctionne mieux que celui des Etats-Unis, car, malgré l'incontestable existence de certains monopoles, nos entrepôts frigorifiques contrarient par leur nombre le développement de ces monopoles. Inauguré sous le ministère précédent, le système en vertu duquel nous subventionnons ici et là dans le pays un certain nombre d'entrepôts frigorifiques a reçu des éloges de la part des autorités américaines comme faisant échec aux monopoleurs. Mon désir, à titre de ministre, et le désir du Gouvernement, c'est d'obtenir de la Chambre l'autorisation d'exiger des maisons d'entrepôts un compte de leurs affaires, et des pouvoirs suffisamment étendus pour que nous puissions surveiller leurs agissements. Il y va, croyons-nous, des intérêts du public qu'une telle mesure soit adoptée.

M. BRADBURY : Je crains de ne pouvoir être absolument de l'avis du ministre quand il assure que notre système d'entrepôts frigorifiques, de même que celui des Etats-Unis, ont fait beaucoup de bien et bien peu de mal. Je suis de ceux qui croient aux avantages de l'industrie frigorifique si la chose est convenablement administrée; mais, un manque de surveillance peut la faire dégénérer en une source de maux nombreux. D'après mes propres observations, et j'ai donné quelque temps à l'étude de cette affaire—je suis persuadé qu'il y a lieu de prendre des mesures pour une surveillance effective des entrepôts frigorifiques du Canada. Il n'y a pas à douter d'après moi que, sous le régime actuel et en l'absence de tout règlement, les exploitants de ces entrepôts ne mettent en conserve aux époques de l'année où ils abondent les produits alimentaires et ne les retiennent jusqu'à ce qu'ils deviennent rares sur la place afin de pouvoir alors tirer du public d'illégitimes profits. Quant à cela, j'en suis persuadé. Voyez, par exemple, ce qui se passe en ce moment. Avril et mai sont les mois où on emmagasine les œufs pour l'année. Or, le simple fait de l'achat que font de ces œufs par millions les établissements frigorifiques des Etats-Unis et du Canada a pour conséquence de les faire payer plus cher en ce moment au consommateur de ce pays. Les œufs sont placés dans un entrepôt, où ils resteront jusqu'à l'hiver prochain, et l'on nous demandera alors le double, peut-être le triple, de ce que l'entreposeur les paye à l'heure qu'il est. En mai et avril, les œufs s'achètent au prix le plus bas, mais non pas par le consommateur, qui, lui, les paye alors plus cher, à cause des achats considérables que les entreposeurs en font.

M. NESBITT : Mon honorable ami ne pense-t-il pas que, dans six mois d'ici, les œufs ne se vendent plus cher, s'il n'y avait pas d'entrepôts frigorifiques?

M. BRADBURY : Ce n'est pas mon avis, et je dirai pourquoi. Le consommateur ferait comme font aujourd'hui les établissements frigorifiques: il ferait sa provision d'œufs. Ce ne seraient pas des œufs d'entrepôt frigorifique, mais des œufs mis en réserve, lesquels seraient tout aussi bons pour le commun des ménagères.

M. NESBITT: Est-ce que les entrepreneurs empêchent que cela ne se puisse faire comme autrefois?

M. BRADBURY: Non; mais leur présence sur la place a pour effet de hausser le prix des œufs à cette époque de l'année.

M. NESBITT: Et le producteur qu'en faites-vous? J'en suis.

M. BRADBURY: Oh! quant au producteur, il empoche les bénéfices; mais il y a lieu de s'occuper aussi du consommateur. Il en est de même de tous les autres produits alimentaires, viandes, poissons, tout ce que l'on met à l'entrepôt. Je maintiens que la loi devrait prescrire des limites. Par le projet soumis à la Chambre, le ministre se fait donner l'autorisation de réglementer la chose, et, si les règlements à établir limitent la durée de l'entreposage, cela répondra aux nécessités de la circonstance; mais tout dépend de ce que ces règles vont prescrire. J'avais moi-même rédigé une proposition de loi à cette fin, proposition que j'ai soumise dans les premiers jours de la session. . .

M. CARVELL: Une excellente proposition.

M. BRADBURY. . .mais elle n'a pas eu longue vie. J'y avais donné beaucoup d'at-

tention, et je pense y avoir résolu les principales difficultés relatives à la conservation par le froid des produits alimentaires. L'article 3 de mon bill aurait donné au ministre la haute main sur les établissements frigorifiques du Canada; nulle maison n'aurait pu se livrer à ce commerce sans un permis du ministère de l'Agriculture. A l'heure qu'il est, aucun contrôle n'existe. N'importe qui peut faire l'entreposage des œufs, de la viande, des volailles, dans une maison quelconque, saine ou malsaine. Pour que la conservation par le froid des denrées alimentaires ait lieu au Canada dans de bonnes conditions, il y faut le contrôle du Gouvernement, et il existe un précédent à cet égard. Depuis quatre ou cinq ans, certains états du pays voisin, au nombre de onze ou douze, ont consacré beaucoup de temps à l'élaboration de mesures législatives propres à leur assurer le contrôle des entrepôts frigorifiques établis dans leurs limites. De nombreuses investigations y ont été faites, et il y a été dépensé beaucoup d'argent. Des comités ont étudié cette question, et les témoignages qu'ils ont recueillis sont là pour nous guider dans toute loi que nous voudrions adopter. Les états de la Californie, de l'Indiana, de l'Iowa, du Kensas, de la Louisiane, du Massachusetts, de Nebraska, de New-Jersey, de New-York et du Dakota-Nord ont tous soumis les entreposeurs à la nécessité d'obtenir une autorisation du gouvernement.

M. BURRELL: Il en sera de même ici.

M. BRADBURY: Dès que le ministre m'en donne l'assurance, c'est un point important de gagné. L'article 4 de la proposition de loi que j'avais soumise à la Chambre avait pour but la santé du consommateur. C'est un fait connu que l'empoisonnement par la ptomaïne peut se produire en mangeant des viandes, volailles ou poissons qui, une fois gelés, ont été exposés à l'air et ensuite remis à l'entrepôt pour y refroidir. Tous les hygiénistes vous diront qu'après leur mise en vente en plein air, de tels aliments ne devraient pas être replacés dans un entrepôt frigorifique. Dans presque chacun des états dont je viens de parler, une loi défend de retourner à l'entrepôt les denrées alimentaires qui en sont sorties pour être mises en vente. Tous les témoignages que j'ai sous la main, en y comprenant celui du docteur Wiley, qui fait autorité en ces matières, établissent d'une manière concluante que des cas nombreux et sérieux d'empoisonnement par la ptomaïne sont dus au dégel de volailles sorties de l'entrepôt, mises à l'air dans quelque boutique de boucher ou d'épicier pendant quelques jours, puis renvoyées à l'entrepôt, refroidies et ensuite remises en vente. Par le bill que j'ai présenté à la Chambre, un marchand ne pouvait, sans commettre un acte illégal, retourner à l'entrepôt pour les y faire refroidir des volailles ou viandes qui en seraient sorties pour les mettre en vente.

L'article 5 de mon bill avait pour objet de renseigner le public sur le temps pendant lequel des viandes ou autres produits alimentaires seraient restés à l'entrepôt. C'est une disposition qui se retrouve dans la loi de chacun des états que j'ai mentionnés tout à l'heure. Il y est décrété que tout article mis en vente portera une étiquette indiquant qu'il sort de l'entrepôt, de manière à en prévenir l'acheteur. Mon honorable ami de King (M. Foster) nous a donné des renseignements sur l'effet de cette disposition dans l'état de New-York.

Il résulte de témoignagnes donnés devant le comité du sénat américain, que des œufs ayant séjourné dans des entrepôts frigorifiques sont souvent vendus, dans la ville de New-York, pour des œufs frais. La même chose a lieu ici même à Ottawa et dans toutes les villes du Canada. Parce qu'elles paient de 50 à 75 cents la douzaine, certaines personnes se figurent qu'elles achètent des œufs frais, tandis qu'elles font l'acquisition d'œufs ayant séjourné dans les entrepôts frigorifiques. C'est le devoir du Gouvernement d'imposer l'obligation d'étamper ces œufs lorsqu'ils sortent d'un entrepôt froid. Personne n'éprouve de répugnance à manger un œuf sortant d'un entrepôt frigorifique, qui peut être tout aussi sain qu'un œuf frais pondu, mais nous nous opposons à payer le prix d'un œuf frais pondu pour des œufs ayant séjourné en entrepôt. Il serait très simple d'imposer une loi obligeant ceux qui font le commerce des œufs ou de la viande d'étiqueter ces produits en indiquant qu'ils ont séjourné dans les frigorifiques.

L'article 6 avait pour but de protéger le consommateur d'une double façon: la première en rendant impossible aux grands établissements frigorifiques de monopoliser une sorte quelconque de produits alimentaires et en ce faisant de faire hausser le prix payé par le consommateur; la seconde en garantissant, autant que possible, que le produit mis en vente était de bonne qualité. C'est là, monsieur le président, une disposition importante. Si les entreposeurs ont la liberté de garder les œufs durant une période indéfinie, l'effet en sera pernicieux

pour le consommateur. Il a été établi que des œufs ont été conservés pendant trois ans et ensuite vendus au public.

Nous avons ici la preuve, faite devant le comité dont j'ai parlé, qui établit hors de tout doute qu'après trois semaines les œufs commencent à se détériorer. Si un œuf est placé en entrepôt froid dans un parfait état de fraîcheur et que la température soit maintenue de 32 à 34 degrés F., on nous apprend qu'il se conservera absolument frais pendant six mois, mais nous savons par expérience qu'il se consomme, dans Ottawa, des œufs qui ont passé de huit à dix mois, et même quelquefois davantage, dans un entrepôt frigorifique. L'œuf perd alors de la valeur comme produit alimentaire. On peut en dire autant de la viande. Il est possible de conserver de la viande pendant une période de temps considérable, pourvu qu'elle ait été placée dans un entrepôt froid salubre, alors qu'elle se trouvait en bonne condition et qu'elle ait été convenablement gelée et maintenue dans cet état, mais personne n'osera prétendre que la viande ne se détériore pas après avoir été congelée. Portez un quartier de bœuf d'un entrepôt frigorifique, tenez-le exposé à l'air libre et il se détériorera avec tant de rapidité qu'il devient bientôt impropre à l'alimentation. Mais ce n'est pas ce qui me paraît le pis. Je crois que de la viande peut-être conservée pendant un an et être encore très propre à l'alimentation, mais je ne crois pas que nous devrions laisser les compagnies d'entreposage frigorifique mettre des quantités considérables de produits alimentaires en magasin et les y garder pendant une période déraisonnable.

Je pense que l'on devrait fixer une limite de temps sur tous les produits de consommation, afin de protéger le consommateur. Il est certain qu'à maintes reprises les entrepôts frigorifiques se sont rendus maîtres de certains produits alimentaires. Par le fait seul de l'entreposage froid des commerçants ont réalisé d'immenses bénéfices sur les viandes et sur toutes sortes de produits alimentaires. Il y a deux ou trois ans, le gouvernement du Manitoba s'est cru autorisé à tenir une enquête sur le fonctionnement des abattoirs de Winnipeg, et il a été prouvé que les propriétaires des grands abattoirs réalisaient des profits exorbitants. J'ai sous la main des témoignages qu'il serait intéressant de relire. Un animal ayant pesé 1,200 livres fournira environ 60 pour 100 de viande de bœuf et d'après les prix courants de l'Ontario, $8 le 100 livres, le cultivateur devrait toucher $96 pour cette pièce de bétail, mais lorsqu'elle est détaillée, le consommateur débourse environ $155, laissant un bénéfice net au propriétaire de l'abattoir d'environ $59. Il n'est pas juste, dans tous les cas, d'attribuer au propriétaire d'abattoir cet état de choses entièrement; le détaillant prend aussi sa part de profit, mais dans beaucoup de grandes villes, à Ottawa, par exemple, certains propriétaires d'abattoirs ont à eux des frigorifiques qui leur assurent la maîtrise du commerce de détail au moyen de comptoirs répartis par toute la ville et qui leur permettent d'encaisser pour ainsi dire chaque dollar de bénéfice sur le prix d'une pièce de bétail.

J'irai jusqu'à dire que le cultivateur qui a élevé un animal ne réalise pas la moitié des profits que fait sur ce même animal le propriétaire de l'abattoir. Celui-ci se trouve dans cette situation parce qu'il lui est loisible de garder la viande en entrepôt jusqu'à ce qu'il trouve son prix. A cause de tous ces faits une réglementation des entrepôts frigorifiques devrait être insérée dans la loi, afin de fixer une limite quelconque à la période de temps pendant laquelle il serait permis de conserver les divers produits alimentaires dans les entrepôts froids. Le bill que nous sommes à étudier fait sans doute faire un pas en avant à la question, mais je ne crois pas qu'il aille assez loin. Cependant, je veux bien, pour ma part, donner un appui au projet, tellement j'ai hâte qu'on fasse quelque progrès dans la réglementation de cette industrie. Si la loi ne produit pas de résultat satisfaisant, ce sera parce que le ministère n'y inclut pas la réglementation voulue et la responsabilité en retombera sur le Gouvernement. Il m'aurait fait plaisir de voir adopter une loi qui contiendrait des dispositions concernant le fonctionnement des entrepôts frigorifiques, mais puisque le ministre croit qu'il atteindra mieux le but qu'il se propose, au moyen de la loi qui nous est présentée, je l'appuierai de mon vote, parce que je désire que quelque chose se fasse.

Je regrette que le ministre ne se juge pas en mesure d'adopter les principes énoncés dans ce projet de loi que j'ai eu l'honneur de soumettre à la Chambre. Je ne prétends pas que mon bill soit parfait; mais je crois qu'il aurait donné de meilleurs résultats que le bill actuel.

Il est un autre aspect de cette question que j'aimerais à examiner un instant. Le peuple canadien subventionne la construction d'entrepôts frigorifiques dans diverses parties du pays et il me paraît fort douteux que ce soit la meilleure manière d'at-

est de protéger le consommateur. A mon avis, tous ceux qui ont donné un peu de temps à l'étude de cette question doivent reconnaître que, pour venir en aide au consommateur, il faudrait le mettre en contact très étroit avec le producteur, et, dans toute la mesure possible, éliminer l'intermédiaire. Je crois que nous ferions beaucoup dans ce sens si nous pouvions déterminer l'établissement d'entrepôts frigorifiques dans les divers comtés, de manière à permettre aux cultivateurs de les utiliser pour la conservation de leurs produits. Quiconque est un peu au fait de la conservation des œufs, n'ignore pas qu'un œuf réellement frais est celui qui est placé en entrepôt froid trois jours au plus après la ponte. Bien entendu, dans les chaleurs de l'été, il faudrait le placer au froid un peu plus tôt que cela même. Si nous avions ces petits entrepôts frigorifiques dans chaque comté, les cultivateurs seraient à même d'y placer leurs œufs dans les deux ou trois jours après la ponte, et cela éviterait la perte de grandes quantités d'œufs.

M. NESBITT: Comment solderiez-vous les frais de ces entrepôts frigorifiques?

M. BRADBURY: Je serais d'avis que le Gouvernement soldât une forte proportion des frais, et je laisserais aux producteurs dans les diverses localités le soin de payer le reste. Nous subventionnons maintenant ces grands entrepôts frigorifiques dans la mesure de 20 p. 100, et nous pourrions, à mon avis, subventionner les établissements plus petits dans la mesure de 50 p. 100, et cela dans l'intérêt à la fois des consommateurs et des producteurs. Le producteur, je crois, obtiendra de meilleurs prix de ses produits et le consommateur obtiendra ces produits à meilleur compte aujourd'hui, parce que l'entreposeur qui reçoit ces œufs et les garde des mois durant pour les vendre plus cher qu'il ne devrait, se trouverait éliminé. Il me semble que le Gouvernement devrait faire quelque chose dans ce sens.

La cherté de la vie est une question d'actualité dans tout le Dominion, et nous l'avons discutée en cette Chambre. Il est bien connu qu'aucun pays au monde n'est mieux pourvu de poisson frais que le nôtre. Le Canada est un des plus grands pays de pêche du monde, et cependant nous constatons que le peuple canadien paye le poisson plus cher qu'aucun autre groupe de population jouissant des mêmes avantages

[M. Bradbury.]

Sur la côte de l'Atlantique nous avons les terrains de pêche les plus riches au monde, et sur la côte du Pacifique nous avons la pêche du flétan qui est énormément productive. Nous avons laissé les Américains s'emparer de cette pêche au flétan à tel point que l'année dernière 26 millions de livres de ce poisson furent expédiées du littoral du Pacifique à destination principalement des Etats-Unis. Je prétends que, grâce à la mise en œuvre d'un bon service frigorifique, dépendant de l'administration, nous serions en mesure de quelque manière de nous réserver la vente d'une juste proportion de cette prise de flétan pour écoulement dans les villes canadiennes à des prix raisonnables; et on peut dire la même chose du produit des pêches de l'Atlantique. Il y a quelques jours, dans cette Chambre, un député des provinces du golfe demandait au Gouvernement de subventionner une ligne de paquebots qui transporterait notre poisson à Boston; mais il me semble que ce serait une mesure plus pratique et plus utile, plus dans l'intérêt des consommateurs canadiens, d'encourager le transport de ce poisson du littoral de l'Atlantique à l'Ontario et au Manitoba, pour que nous fussions en mesure d'acheter ce poisson à un prix raisonnable, au lieu de subventionner une ligne de paquebots pour le transporter à l'étranger.

Tels sont les problèmes que nous avons à résoudre et qui requièrent beaucoup d'étude et de réflexion. Nous avons ces grandes ressources naturelles qui appartiennent au peuple canadien, et le peuple canadien a le droit d'en tirer pleinement profit. Au lieu d'encourager l'exportation de nos produits naturels comme le poisson, il vaudrait beaucoup mieux encourager les échanges inter-provinciaux, afin que le peuple canadien fût approvisionné de poisson canadien à un prix raisonnable.

Il me reste plus qu'un dernier aspect de la question. Je ne retiendrai pas davantage la Chambre; mais je me réjouirai fort si ce projet devient loi, et j'espère que lorsqu'il le deviendra, chaque entrepôt frigorifique, au Canada, sera placé sous la direction absolue du département; que chacun devra obtenir sa patente, et que chacun devra faire un rapport mensuel de la quantité des divers produits alimentaires reçus. Cela me paraît absolument nécessaire dans l'intérêt du pays. Celui-ci devrait être mis au courant de la quantité d'œufs et de

viandes qui a un moment donné se trouvent dans les entrepôts frigorifiques du pays. Dans ces conditions, il semble que les propriétaires d'entrepôts frigorifiques, qui ont la haute main sur les approvisionnements de substances alimentaires dans le pays, seraient contraints de faire preuve de modération. La difficulté pour le moment c'est qu'il se trouve des millions de douzaines d'œufs et des millions de livres de viandes gardés en magasin pour des périodes variant d'un an à trois ans peut-être. Le peuple n'en sait rien; et les propriétaires d'entrepôts ont parfois été contraints de sortir de leurs magasins des tonnes et des tonnes de poulets et de volailles de diverses sortes, qu'ils gardent au froid depuis deux ou trois ans, et de les détruire pour n'avoir pas voulu les écouler en temps utile à un prix raisonnable. J'espère que le ministre va prendre toutes les précautions possibles pour sauvegarder l'intérêt du peuple.

M. BURRELL: Si l'on désire discuter davantage ce projet de loi, je n'entends pas mettre brusquement fin à la discussion. Notre désir est d'obtenir le plus de renseignements possibles sur le sujet et je propose en conséquence le renvoi de la suite de la discussion.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La chambre se forme en comité des subsides.

Département des Postes.—Service extérieur, appointements et allocations, $6,429,920.75.

M. GRAHAM: Comment se décompose cette augmentation?

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): L'augmentation de $932,190.75 se décompose comme suit:

Augmentation du nombre des bureaux de poste	$756,672 50
Service ambulant	125,314 00
Bureaux des inspecteurs des postes.	50,204 25
Total	$932,190 75

Le premier item de $756,672.50 se décompose comme il suit:

Augmentations accordées aux employés aux termes de la loi de 1913	$191,556 00
240 augmentations annuelles de $100 chacune	24,000 00
98 augmentations annuelles de $74 chacune	7,252 00
721 augmentations annuelles de $50 chacune	36,050 00
1,102 augmentations annuelles de $78.25 chacune	86,231 50
200 commis de plus	112,070 00
342 facteurs additionnels	214,405 00
Salaires des facteurs Amherst et Belleville	11,268 00
Augmentation de l'allocation provisoire	43,840 00
Augmentation de l'aide pour aide temporaire aux écritures, et autre	30,000 00
Total	$756,672 50

C'est là le premier item des trois que j'ai donnés il y a un instant et formant un total de $932,190.75. Maintenant le deuxième item formant ce total est de $125,214 et il se décompose comme suit:

104 augmentations annuelles de $100 chacune	$ 10,400
70 augmentations annuelles de $100 chacune aux termes de la loi de 1913	7,000
177 augmentations annuelles de $50 chacune	8,850
4 augmentations annuelles de $78.25 chacune	313
20 augmentations annuelles de $91.25 chacune	1,825
109 commis additionnels	59,300
1 commis additionnel	626
Aug. de l'allocation de parcours	25,000
Augmentation de l'allocation provisoire.	10,000
Augmentation de l'allocatilon pour aide aux écritures et autre	2,000
Total	$125,314

Le troisième item, de $50,204.25, se décompose comme suit:

Augmentation aux termes de la loi de 1913	$ 1,095 50
48 augmentations annuelles de $100 chacune	4,800 00
13 augmentations annuelles de $74 chacune	962 00
102 augmentations annuelles de $50 chacune	5,100 00
1 augmentation annuelle de $11	11 00
6 augmentations annuelles de $78.25 chacune	469 50
28 commis additionnels	29,286 00
1 messager additionnel	626 00
Différence entre le montant autorisé pour un aide-inspecteur à Sherbrooke ($1,800) et le traitement de C. E. Soles, transféré du bureau de l'inspecteur de Montréal pour remplir cette vacance ($2,000)	200 00
Différence entre le montant entièrement voté pour salaire d'un messager dans le bureau de l'inspecteur, Ottawa ($500) et le salaire de M. O'Brien, nommé à cette vacance ($704.25)	154 25
Augmentation de l'allocation provisoire	2,500 00
Augmentation de l'allocation pour aide aux écritures et autre	5,000 00
Total	$50,204 25

Ces item de $50,204.25, $125,314 et $756,.672.50 réunis donnent un total de $932,190.-75.

M. KYTE: Ai-je compris du ministre qu'il a de la difficulté à recruter les commis du service ambulant?

M. PELETIER: J'ai dit que nous éprouvions de la difficulté à trouver des candidats ayant subi l'examen. Mais nous avons un grand nombre de candidats qui voudraient se faire nommer sans avoir passé l'examen.

M. KYTE: Il m'est arrivé une lettre d'un homme de mon comté, M. Abraham Bélanger, qui a demandé d'être commis du service ambulant; mais pour une raison ou pour une autre la lettre paraît être passée inaperçue.

Un DEPUTE: C'est un libéral.

M. KYTE: Non. C'est un conservateur. Son père a toujours été conservateur depuis que je le connais. Le jeune homme est porteur d'un certificat de seconde classe comme instituteur dans les écoles publiques de la Nouvelle-Ecosse, et il aurait voulu savoir de moi si cela lui donnerait droit à cette position. Peut-être le directeur général des Postes, lorsqu'il nous soumettra de nouveau ses prévisions, aura-t-il eu le temps de se référer à la lettre de ce jeune homme. J'aimerais à lui dire exactement ce qu'il doit faire pour se conformer aux conditions, si le certificat dont il est aujourd'hui porteur n'est pas satisfaisant.

(Rapport est fait de l'état de la question.)

La séance est levée à minuit moins cinq minutes.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 12 mai 1914.

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

1ère LECTURE DE BILLS D'INTERET PRIVE.

1. Du bill (n° 186) déposé par M. Guilbault, concernant la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, tendant à ratifier et à confirmer son achat de partie de la propriété de la compagnie du chemin de fer du Carillon à Grenville.

[M. Burrell.]

2. Du bill (n° 187) déposé par M. Fripp, concernant la compagnie de force, de navigation et de chemin de fer de la rive nord, et tendant à substituer à ce nom celui de "Compagnie de pâte de bois et de papier du Golfe".

3. Du bill (n° 188) déposé par M. Fripp, tendant à faire droit à Georgina Béatrice Boyd.

DEMANDE DE DOCUMENTS RELATIFS AU NORD-CANADIEN.

Sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, dans les documents déposés sur le bureau touchant le chemin de fer Nord-Canadien, page 14, figure un état des recettes du chemin de fer pour l'année 1913, et les prévisions des recettes pour les années 1916, 1917 et 1918. Il serait important que le Gouvernement obtînt de la compagnie un état des recettes pour l'année 1913 jusqu'à date, et des prévisions pour le reste de l'année. Puisque nous avons des prévisions pour l'année 1916, il serait peut-être possible d'obtenir une estimation similaire des recettes pour 1914.

M. BORDEN: Je serai très bien aise de demander à la compagnie ce renseignement.

M. MACDONALD: Dans les documents déposés sur le bureau, hier même, touchant le chemin de fer du Nord-Canadien, page 5, figure une lettre adressée par sir W. Mackenzie au premier ministre et dans laquelle il dit:

> Pour les raisons mentionnées dans les notes et états relatifs au réseau du chemin de fer du Nord-Canadien, soumis...

Je ne vois point figurer ces notes et états dans ce Livre bleu et ils ne semblent pas avoir été annexés à la lettre. Il serait important d'avoir ces documents.

M. BORDEN: Tous les documents annexés à la lettre ont été déposés et le choix des documents imprimés a été fait par mon collègue d'Halifax (M. Maclean) et par le solliciteur-général (M. Meighen). Je n'ai pas soigneusement examiné le Livre bleu. Les documents en question ont été déposés sur le bureau de cette Chambre. Si je ne me trompe, ce qui figure à la page suivante est une note énumérant certains documents et renseignements demandés à la compagnie. Lorsque la compagnie transmit ces documents, elle mit en première page copie de la lettre ou demande à elle présentée et les documents qui suivent dans ce Livre bleu sont ceux-là même indiqués dans la lettre en question. Voilà mon impression pour le moment.

M. MACDONALD: Apparemment à cette lettre de sir William Mackenzie étaient annexées certaines notes qui expliqueraient la raison et la nécessité de cette aide. Dans le Livre bleu ou dans les documents que j'ai examinés, je n'ai pas réussi à trouver pareilles notes.

M. BORDEN: Les notes contenaient les renseignements qu'on avait demandés à la compagnie de fournir en deux circonstances. Je ne saurais dire si les renseignements fournis dans ces deux circonstances sont imprimés dans ce Livre bleu, car je n'ai pas eu le temps de l'examiner; seulement je sais qu'en deux circonstances on a fourni de volumineux renseignements. J'irai aux informations et peut-être pourrai-je fournir ce renseignement à l'honorable député en particulier.

ASSEMBLEE DES ADVERSAIRES DU HOME-RULE A TORONTO.

M. LEMIEUX: Je viens de lire dans le "Mail and Empire" le compte rendu d'une assemblée tenue, dimanche, à Toronto, pour protester contre le bill du Home-Rule, et je vois que le député de Toronto-est (M. Kemp) y assistait. J'ai lu le texte de ses observations publié par le journal en question, et je dois l'avouer, à mon avis, elles ne trouvent guère prise à la critique. Mais comme on a adopté, à cette assemblée, une résolution beaucoup plus draconienne que ses propres observations, je prierais l'honorable député de dire à cette Chambre si, dans cette circonstance, il a exprimé ses vues personnelles où s'il a parlé à titre de représentant du Gouvernement.

L'hon. A. E. KEMP: Sans doute, l'honorable député ne parle pas bien sérieusement, quand il demande si j'ai formulé les observations en mon propre nom ou à titre de représentant du Gouvernement.

M. LEMIEUX: Je parle bien sérieusement.

M. KEMP: Je dirai, et l'honorable député le sait, qu'à cette occasion j'étais là comme simple particulier et que le Gouvernement n'a absolument pas eu connaissance de ce que j'avais l'intention de dire à la réunion. Je suis heureux que mon honorable ami soit d'accord avec les sentiments que j'ai exprimés et que je considère comme vraiment très modérés.

M. LEMIEUX: Très bien, très bien.

DISCUSSION DU BILL AMENDANT LA LOI DES GRAINS DU CANADA.

Sur motion de l'honorable G. E. Foster (ministre du Commerce et de l'Industrie) le bill (n° 170) tendant à amender la loi des grains du Canada est lu pour la 2e fois et la Chambre siège en comité pour en faire l'étude, sous la présidence de M. Blondin.

M. OLIVER: Quel est l'objet de ce bill?

M. GEORGE E. FOSTER: Dans l'exploitation des élévateurs de tête de ligne, le grain qui arrive est soumis jusqu'à un certain degré à des frais de transport et autres qui sont nécessaires pour l'amener à l'élévateur.

Le préposé aux entrepôts doit payer en vertu de la loi ces frais quand il accepte le blé et ils sont remboursés par les expéditeurs soit avant, soit au moment de faire l'expédition. Dans l'exploitation de notre propre élévateur nous avons dû payer, au cours d'une demi-saison de travaux, des frais de transport qui s'élevaient en gros à sept ou huit cent mille dollars, mais cette somme est presque aussitôt remboursée et déposée au crédit du receveur général. Le but de cet article est d'appliquer une idée de l'auditeur général de telle sorte qu'il n'est pas nécessaire que nous obtenions un crédit pour un montant dont nous ne connaissons pas le maximum, et cela nous permet de tirer sur le revenu du fonds consolidé afin d'obtenir l'argent qui nous est nécessaire et qui est remboursé à ce fonds. Quand les élévateurs pour l'emmagasinage intérieur seront ajoutés à l'élévateur maritime de Fort-William, le montant de ces transactions sera beaucoup plus élevé. L'an dernier, j'ai dû obtenir une avance de l'auditeur général et cette avance a été répétée plusieurs fois. Grâce à cette loi, nous éviterons de grossir inutilement de montants importants le budget annuel, et nous ne serons plus dans la nécessité de demander de temps en temps des avances à l'auditeur général.

M. OLIVER: Quand cette loi était examinée par le comité, le ministre nous a promis certain renseignement relatif à la manipulation du blé dans les élévateurs projetés à l'intérieur et au tarif qui serait appliqué pour les services rendus et de donner à la Chambre d'une façon générale une idée de la méthode que le Gouvernement se proposait de mettre en pratique dans ces élévateurs intérieurs.

M. FOSTER: Les élévateurs intérieurs seront exploités à peu près de la même manière que l'élévateur de tête de ligne à Fort-William. Ces élévateurs intérieurs sont destinés à l'emmagasinage des grains qui doivent subir auparavant l'opération de la gradation. Ils sont échantillonnés, inspectés, classés et traités dans les élévateurs exactement comme ils le sont à la tête de ligne. C'est la raison première et principale de la construction de ces élévateurs.

Ensuite, chacun de ces élévateurs doit être outillé de tous les appareils nécessaires au traitement et au nettoyage, de façon à ce que pour le grain malade et avarié, si je peux dire, dans une saison quelconque de l'année et spécialement dans des saisons semblables à celle que nous avons eue il y a deux ans au Nord-Ouest, alors que des grains ont été ainsi en grande quantité, nous puissions avoir dans ses élévateurs intérieurs des machines convenables et appropriées au séchage et aux autres opérations nécessaires. Ce sera une manipulation très importante qu'exécuteront ces élévateurs intérieurs. L'emplacement de chacun d'eux devra être une tête de ligne et le grain qu'on y entreposera devra s'y frayer une route. Quant aux tarifs de transport, ils tombent sous le système général des transports et devront être fixés en conformité des tarifs des chemins de fer sur lesquels la commission des chemins de fer aura juridiction définitive, comme elle l'a maintenant, s'il se produit des difficultés. Des reçus d'entrepôts seront donnés pour ce grain quand il sera entreposé dans ces élévateurs intérieurs, absolument comme on en accorde à Fort-William, et il y aura un système d'enregistrement et d'annulation lorsque le grain sera expédié.

Le grain sera aussi inspecté pour la meunerie dans le voisinage de ces centres d'entrepôts. Nous avons déjà en vertu de la loi le pouvoir de nommer un inspecteur pour surveiller une minoterie qui payera les honoraires de cet inspecteur et devra faire face à toutes les lacunes qui existeront. Nous avons fait entrer il y a deux ans cette disposition dans la loi. Si des bourses aux grains s'établissent dans les endroits où seront situés ces élévateurs maritimes, on adoptera des dispositions pour inspecter les grains consignés aux membres de la bourse, de façon à faciliter leurs opérations. En plus de tout cela, je ne vois pas qu'il y ait aucune intervention dans les travaux généraux de l'inspection des grains exportés par la voie de Winnipeg et des lacs.

[M. Oliver.]

M. OLIVER: L'utilité de ces élévateurs maritimes dépendra en partie des facilités qu'ils offriront et en partie des prix demandés pour l'usage de ces facilités et du transport par chemin de fer. Quel renseignement peut donner le ministre sur les arrangements relatifs aux transports par voie ferrée?

M. G. E. FOSTER: La commission n'a pas encore pris en considération les tarifs qui seront imposés pour ces facilités par les chemins de fer. Ces élévateurs ne seront pas prêts à recevoir le grain probablement avant décembre ou janvier prochain. Dans l'intervalle, la commission des grains devra étudier toute la question de l'exploitation et des frais qui dépandent d'elle-même, c'est à dire l'entreposage, le nettoyage et autres opérations de ce genre.

Quant aux tarifs de chemins de fer ils resteront sous la surveillance des autorités qui s'occupent des transports et les commissaires des grains discuteront avec elles ces questions. Je suppose que mon honorable ami veut parler de ce qui pourrait être à certains moments un retour, c'est à dire que du grain du voisinage se rendant à l'élévateur entrepôt aurait à parcourir le même trajet que la première fois. Les compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis font des arrangements pour cette classe d'élévateurs et je présume que les mêmes arrangements se feraient ici avec nos chemins de fer pour le retour des frais de transport exigés pour ce que nous appelons les moutures en transit. La commission n'a pas encore étudié ces questions, bien qu'elles soient prises en considération, mais on s'en occupera durant l'été et elles seront fixées au moment où les élévateurs seront prêts à recevoir le grain.

M. OLIVER: Ce que je veux savoir et ce qui n'a pas pu être laissé en doute jusqu'à maintenant, c'est s'il y aura un tarif pour le grain entreposé en transit ou un tarif local pour une partie du transport. S'il y a un tarif d'entreposage en transit absolument égal au tarif sans entreposage, cela augmentera l'utilité des facilités accordées pour l'entreposage. Mais s'il n'existe pas d'arrangement pour l'établissement d'un tarif d'entreposage en transit sur une base d'égalité avec le tarif actuel sans entreposage, les facilités prévues pour l'entrepôt des grains seront très réduites. J'aime à croire que ce n'est pas une question douteuse pour le moment et que le Gouver-

nement et le ministère savent absolument si l'on accordera ou non un tarif d'entreposage en transit basé sur une égalité absolue avec le tarif actuel sans entrepôt.

M. G. E. FOSTER: Bien que je pense qu'il n'y a pas de doute qu'un tarif sera établi pour l'entreposage en transit, il n'a pas encore été fixé et il ne le sera pas avant que les commissaires des grains aient discuté la question avec les autorités des chemins de fer d'abord et avec les commissaires du chemin de fer ensuite.

M. OLIVER : C'est un état de choses qui me paraît grave. Le Gouvernement a entrepris ces opérations dans le but de rendre service aux producteurs et par suite au pays en général. Or, d'après ce que dit le ministre, le Gouvernement ne sait pas aujourd'hui si ce qu'il entreprend sera efficace, parce qu'il ne sait pas quels seront les tarifs du chemin de fer. Je ne peux pas concevoir qu'un Gouvernement se lance dans cette voie de cette manière. Il était absolument possible de savoir, il y a un an, s'il y aurait un tarif d'entreposage en transit basé sur une égalité avec le tarif sans entrepôt. Il n'était pas nécessaire d'attendre que l'entrepôt fût construit pour établir les tarifs. J'espère que la situation est meilleure que le ministre a cru devoir l'exposer à la Chambre; mais si elle est comme il l'a dit, certainement ce n'est pas heureux.

M. SUTHERLAND : Le ministre a-t-il examiné la question qui a été soulevée quand le bill primitif a été soumis à la Chambre il y a deux ans, à propos des élévateurs pour traiter les grains affectés et avariés? Je veux parler des graines nuisibles que l'on enlève de ces grains dans les élévateurs. Il semble bien extraordinaire que nous ayons des élévateurs pour traiter les grains avariés et qu'une partie des matières extraites et qui sont une très grande menace pour le pays, soient disséminées à la volée. Je crois ne pas être loin de la vérité en disant que la diffusion des plantes nuisibles dans tout le Canada nous coûte, je ne dirai pas exactement combien de millions, mais certainement un grand nombre de millions chaque année et fait naître un sérieux problème dans toutes nos provinces. Aussi ce bill ne sera pas complet tant que le Gouvernement n'aura pas fait en sorte que les graines nuisibles contenues dans le grain et nettoyées aux élévateurs ne soient pas répandues à la volée dans tout le pays.

Le Gouvernement devrait s'occuper de cette question sans retard. Je sais que les législatures provinciales sont autorisées à voter des lois à ce sujet, mais nous obtiendrions des résultats plus pratiques et plus satisfaisants, si le gouvernement fédéral s'en occupait.

Que dirait-on de celui qui construirait un hôpital pour traiter les maladies contagieuses et qui ne ferait rien pour empêcher la contagion? C'est exactement ce que nous faisons et, au lieu de chercher à prévenir la contagion, nous l'encourageons. Cette propagation des graines de mauvaises herbes constitue un danger sérieux pour les cultivateurs. Nous entendons souvent parler de la cherté de la vie. On pourrait faire vivre un tiers de la population du Canada avec ce que nous fait perdre tous les ans ce fléau des mauvaises herbes.

M. KNOWLES: Je désire revenir sur une question que j'ai déjà posée au ministre, concernant les architectes qui ont fait les plans de ces élévateurs.

M. G. E. FOSTER: Si l'honorable député entend aborder un autre côté de la question, je préférerais, auparavant, répondre aux remarques de l'honorable député d'Oxford-sud (M. Sutherland).

M. KNOWLES: Ce n'est pas la question des criblures que je me propose de traiter.

M. G. E. FOSTER: A propos de cette question de la présence de graines de mauvaises herbes dans les criblures, je puis dire que la commission des grains s'en est activement occupée depuis un an. Deux spécialistes, qui ont tout le laboratoire du département de l'Agriculture à leur disposition, l'étudient constamment. Ils travaillent de concert avec le personnel de la commission et ne négligent rien pour arriver à des données précises, pour déterminer la valeur des différentes graines dont la présence est constatée dans les criblures et pour savoir s'il est possible de les utiliser d'une manière quelconque. Quand tous ces renseignements auront été recueillis, on espère pouvoir établir un système qui permettra de tirer profit des restes, car il est fort possible qu'ils puissent servir à la nourriture des animaux.

Mon honorable ami a certainement raison de dire que les mauvaises herbes sont un des fléaux du pays et que presque tous les cultivateurs en souffrent. Nous soupirons tous après le jour où il n'y aura plus de mauvaises herbes sur les fermes du Canada, mais je crois que cet âge d'or est encore bien éloigné de nous. Cela ne veut pas dire

que nous serions excusables de ralentir nos efforts pour restreindre, diminuer et, si possible, faire disparaître le mal. Les gouvernements provinciaux ont un rôle à jouer dans cette question et ils se sont mis résolument à l'œuvre. Le département de l'Agriculture d'Ottawa et ceux des différentes provinces travaillent de concert. La commission des grains n'épargne aucun effort et quand elle aura imaginé un système pratique, nous lui viendrons en aide au moyen d'une loi. J'espère pouvoir, à la prochaine session, exposer clairement ce que nous croyons, la commission et le Parlement, capables de faire.

M. KNOWLES: Cette question des mauvaises herbes est depuis longtemps une des plus importantes que l'Ouest ait à résoudre. Quelques-unes de ces herbes sont tellement tenaces qu'il est presque impossible de les extirper du sol. Je crains cependant que les conseils du ministre du Commerce, concernant la manière de s'en débarrasser, aient peu de poids dans l'Ouest. Les cultivateurs de cette partie du pays ne prennent pas très au sérieux ses sermons sur l'agriculture. Ils ont même pris comme un badinage ses conseils au sujet de la culture variée. Je suppose qe cette panacée, selon lui, nous débarrassera aussi des mauvaises herbes. Si je me trompe, je prie mon honorable ami de m'en avertir. Il est évident qu'il n'a pas étudié cette question avec le soin qu'il a apporté à l'étude des autres problèmes sur lesquels il appuie sa doctrine. Quoi qu'il en soit, l'honorable ministre du Commerce malgré ses diplômes universitaires et sa grande réputation comme orateur, n'a pas réussi à convaincre les cultivateurs de l'Ouest que tous les griefs disparaîtraient s'ils adoptaient la culture variée. Ce remède ressemble à la protection adéquate; il est supposé guérir tous les maux.

La meilleure manière de faire disparaître les mauvaises herbes, c'est la culture des grains hâtifs comme l'orge. C'est pour cette raison que les cultivateurs de l'Ouest désiraient tant avoir un libre accès sur le marché américain, car cela leur aurait fourni l'occasion de se débarrasser des mauvaises herbes. La pire de toute est probablement la folle-avoine.

La graine est tellement huileuse que même si on laisse la terre en jachère pendant plusieurs étés de suite, elle ne pourrit pas. La seule manière de s'en débarrasser c'est de semer un grain qui arrive à maturité avant la folle-avoine. Si nos cultivateurs désiraient fortement la réciprocité, c'était surtout dans l'espoir de se débarrasser des mauvaises herbes, au moyen de récoltes hâtives.

M. CURRIE: La réciprocité nous aurait aussi donné plus de pluie, je suppose?

M. KNOWLES: J'ignore si elle nous aurait donné plus de pluie, mais elle nous aurait donné des conditions plus favorables que celles qui existent sous le Gouvernement actuel. Le peuple a eu à choisir entre une politique de progrès et une politique réactionnaire; il a choisi cette dernière et il en voit maintenant les résultats. Nous les avions déjà vus avant 1896 et nous les voyons de nouveau, depuis 1911. Si les électeurs canadiens s'étaient déclarés en faveur d'une politique de progrès, la crise financière ne se serait pas fait aussi lourdement sentir. Comment se fait-il que l'Angleterre n'ait jamais été aussi prospère qu'à l'heure présente? Comment se fait-il que la ville de Toronto jouisse d'une prospérité qu'elle n'a jamais connue auparavant? Aujourd'hui, il est presque impossible de louer une maison dans toute la ville de Toronto, parce que la politique du Gouvernement rend Toronto prospère et appauvrit la classe agricole.

M. G. E. FOSTER: Si nous revenions au bill ?

M. KNOWLES: Le ministre aurait pu demander la même chose à l'honorable député d'Oxford et à l'honorable député de Grey-sud. J'ai bien peur que les conseils du ministre, concernant les mauvaises herbes ou l'agriculture en général, n'aient pas beaucoup de poids. Comme instructeur agricole, il n'est pas pris au sérieux. Quand le cultivateur de l'Ouest demande quelque chose, il lui répond de faire de la culture variée. Cette plaisanterie a assez duré. Nous demandons ce qui nous est dû et non des conférences périodiques sur la culture variée, par un homme qui ne connaît rien en agriculture.

L'autre jour, quand ce bill est venu en discussion, le ministre était très pressé et voulait le faire adopter avant la suspension de la séance à six heures, et il promit alors de nous donner plus tard des renseignements sur les relations qui existent entre l'architecte et le constructeur de ces élévateurs; il nous informa que l'architecte venait de la Nouvelle-Ecosse, bien qu'il fût l'associé, croit-il, de celui qui construisait les élévateurs. Peut-il nous donner aujourd'hui des renseignements exacts sur ce côté de la question ?

M. SUTHERLAND: Mon honorable ami prétend que les remarques que j'ai faites il y a un instant, étaient étrangères à la question qui nous occupe. Je crois qu'il est absolument dans l'erreur, car les dispositions du bill se rapportent directement aux questions dont j'ai parlé. Quand l'honorable député dit que le ministre du Commerce passe pour un farceur dans l'Ouest lorsqu'il dépose des projets de loi pour venir en aide aux cultivateurs de cette partie du pays...

M. KNOWLES: L'honorable député ne voudrait certainement pas dénaturer le sens de mes paroles. Ce qu'il rapporte n'est pas du tout ce que j'ai dit. J'ai dit que nous ne prenons pas le ministre au sérieux quand il s'érige en instructeur agricole.

M. SUTHERLAND: Quand l'honorable député cherche à faire croire aux membres de cette Chambre qu'on peut se débarrasser de la folle-avoine en cultivant de l'orge, c'est lui-même qui s'expose à faire rire de lui. On arrivera difficilement à se débarrasser de la folle-avoine en cultivant de l'orge ou toute autre céréale, car la folle-avoine germe et arrive à maturité aussi à bonne heure que l'orge. Même si on la fauche avant qu'elle soit parvenue à maturité, le grain germe et croît; les racines elles-mêmes repoussent.

La Chambre commence à être fatiguée d'entendre répéter que les Canadiens des provinces de l'Est ont fait tort aux cultivateurs de l'Ouest en leur refusant la réciprocité. Il ne se passe pas de session, de semaine, je dirai même de jour, sans qu'on nous demande une loi quelconque dans l'intérêt de la population de l'Ouest. Nous construisons le chemin de fer de la baie d'Hudson; nous construisons des élévateurs-entrepôts; les cultivateurs de l'Ouest voudraient que le chemin de fer passât à leurs portes, pour n'avoir pas à construire de granges. Si la population des anciennes provinces demandait de pareilles faveurs, on se moquerait d'elle. Nous sommes tous disposés à favoriser autant que possible les cultivateurs de l'Ouest, mais je crois que l'honorable député dépasse les limites permises, quand il s'attaque ainsi au ministre du Commerce qui fait tout en son pouvoir pour venir en aide à la population de cette partie du pays.

M. NEELY: J'ai été surpris d'entendre la réponse négative et non compromettante que l'honorable ministre de l'Industrie et du Commerce a faite, ce matin, en réponse à une question que l'honorable représentant d'Edmonton lui avait signalée. Il y a deux ans environ, cette Chambre assuma la tâche d'adopter la loi relative au grain qu'on nous demande, aujourd'hui, de modifier par ce bill. Si je comprends bien, le statut relatif au grain du Canada avait pour but de réglementer certains faits et certains détails qui entouraient la mise sur le marché du grain de la ferme, particulièrement dans le cas du grain du Canada occidental. D'après ce statut, ce Gouvernement nomma une commission des grains et celle-ci a arrêté des règlements relatifs à la mise en entrepôts et au transport du grain sur le marché. Nous avons surveillé de très près les actes de cette commission des grains et, autant que je puis dire, le seul changement radical qu'elle a opéré se résume à ce que, dans certains cas, elle a augmenté le tarif que les cultivateurs doivent acquitter pour la mise de leurs grains dans les entrepôts installés aux points terminaux. Ce Gouvernement a inauguré une politique nouvelle; il a entrepris d'établir des élévateurs de tête de ligne intérieurs à différents points de l'Ouest. Le seul bénéfice qu'on pourrait retirer de ces élévateurs serait d'alléger le malaise qui résulte de l'agglomération qui s'est fait sentir en maîtresse, chaque année, vu l'impossibilité où se sont trouvées les compagnies de chemins de fer de transporter le grain des cultivateurs au marché le plus avantageux et cela dans la saison la plus favorable, et, dans certains cas, vu l'insuffisance de l'espace réservé, dans les élévateurs de tête de ligne intérieurs de Fort-William et de Port-Arthur, au grain que les compagnies de transport y amènent. A mon estime, la première chose dont le Gouvernement, qui décidait d'inaugurer cette politique, aurait dû tenir compte, c'est la question de maintenir à un prix abaissé le coût de l'entreposage et celui du transport. Si tel doit être le résultat de cette politique, sans compter le coût supplémentaire mais nécessaire du transbordement, c'est-à-dire du déchargement, de la mise en entrepôt et du rechargement, aux élévateurs installés aux têtes de ligne de l'intérieur, le producteur de grain devra acquitter deux tarifs locaux sur son blé, à ces élévateurs de l'intérieur et de ces derniers aux élévateurs maritimes, si nous pouvons employer ce termes, de Fort-William et de Port-Arthur.

Dans ce cas, je crois que l'expérience démontrera et cela, avant longtemps, certes, que toute cette politique d'élévateurs aux

têtes de lignes de l'intérieur tombera d'elle-même. A mon avis, ce que le ministre responsable de l'initiative pratique de cette politique devait faire, c'était de conclure des conventions avec les compagnies de transport au sujet des taux que ces dernières réclameraient pour le transport du grain expédié à ces élévateurs de têtes de ligne de l'intérieur et de ceux-ci aux élévateurs maritimes de Fort-William et de Port-Arthur. Il faut acquitter les taux du transbordement du grain à ces élévateurs maritimes. Mais s'il faut ajouter à ces derniers, ainsi que le ministre le constatera, un taux supplémentaire réclamé parce qu'on paie un tarif de transport local au lieu d'un tarif de transport direct, les producteurs de grain de l'Ouest hésiteront certainement à envoyer leur grain à ces élévateurs de têtes de ligne de l'intérieur. Le ministre a failli absolument à mettre à exécution les mesures qui auraient été de nature à assurer le succès de ces élévateurs dans l'intérieur du pays. Il nous dit maintenant que toute la question des taux est soumise à la commission des chemins de fer. Nous apprécions parfaitement ce fait, et nous savons que cette question du tarif de transport des marchandises —du grain, en particulier—est revenue, chaque année, devant la commission. Dans un cas dont l'origine remonte à plus de deux ans, la commission a rendu sa décision récemment. On a passé deux années complètes à etudier cette question des taux de transport. Il est certain que si les cultivateurs refusent d'acquitter deux tarifs locaux, et que si cette question est soumise aux commissaires des chemins de fer il s'écoulera un temps interminable avant que l'on ne remédie au mal dont on se plaint, si jamais on trouve le remède voulu. Le ministre n'entend certainement pas nous dire qu'il s'est lancé en aveugle dans le règlement de cette question, lorsqu'il a arrêté la politique de l'érection d'un nombre considérable d'entrepôts plus ou moins dispendieux, à certains points de l'Ouest, avant d'avoir étudié, jusqu'à sa conclusion finale, le problème des résultats heureux que cette politique pourrait ou non avoir pour les producteurs de grain.

Je dis que c'est là un aveu sérieux de la part du ministre de l'Industrie et du Commerce, s'il tente de le faire, suivant en cela l'attitude qu'il a apparemment prise, ce matin. Si le ministre avait trouvé qu'il lui était impossible de conclure avec les compagnies de transport une entente qui aurait assuré le maintien d'un tarif direct, dans le cas des élévateurs de têtes de ligne de l'intérieur, la connaissance de ce fait aurait eu une grande portée sur l'attitude de cette Chambre acceptant la politique d'établir ces élévateurs de tête de ligne de l'intérieur. Le ministre sait que si le coût de l'usage de ces élévateurs est trop élevé, les cultivateurs s'abstiendront de s'en servir.

Si j'en juge d'après les réponses que le ministre a faites aux questions que j'ai posées, je ne crois pas que le Gouvernement ait fait grand'chose, jusqu'à présent, en vue de la construction réelle de ces élévateurs, et j'ai confiance qu'avant de poursuivre plus loin et d'une façon pratique la construction de ces élévateurs ou d'encourir d'autres dépenses au sujet de ces derniers, le ministre s'assurera s'il n'est pas possible de faire consentir les compagnies de chemin de fer à accorder un tarif direct à Fort-William, à Vancouver, à la baie d'Hudson ou à d'autres élévateurs de têtes de ligne. En effet, je suis parfaitement convaincu que si l'on ne conclut pas une entente semblable, le résultat avantageux de la construction de ces élévateurs de têtes de ligne de l'intérieur disparaîtra, si non complètement, du moins dans une large mesure.

Jusqu'à présent, l'adoption, il y a deux ans, du statut relatif au grain du Canada a eu un seul résultat: l'augmentation du coût du transport et de celui de la mise du grain sur le marché. Le ministre sait que la cause principale de la perte de profit pour le cultivateur, c'est le coût de la production de son grain dans l'Ouest. Ce coût a augmenté d'une manière sensible, et cela, pour plusieurs causes, entre autres l'augmentation du tarif de transport océanique par les Grands lacs et l'augmentation du coût de la main-d'œuvre.

Le ministre a lu le rapport de la commission que le gouvernement de la Saskatchewan a nommée, il y a plus d'un an, pour faire une enquête sur le commerce du grain. Cette commission fait observer que malgré que la récolte de l'année dernière eût été la meilleure que l'Ouest n'eût jamais produite, au point de vue de la quantité et au point de vue de la qualité, la marge du profit a été moindre, l'an dernier, que celle qu'on avait relevée, au cours de plusieurs années précédentes.

La commission a mentionné spécialement que de 1909 à 1913, le coût de la production dans l'ouest du Canada représente une augmentation de douze et demi pour cent à quinze pour cent, et que l'un des item qui ont contribué à cette augmentation a été l'augmentation du coût de l'entreposage, du transbordement et de la mise sur le marché. Le succès de ce projet d'élévateur dépend

entièrement du maintien du minimum du coût de l'usage de ces élévateurs; si le cultivateur de Swift-Current, disons, qui se sert de l'élévateur de têtes de ligne de l'intérieur, c'est-à-dire à Moosejaw, doit acquitter un tarif de transport local de Swift-Current à Moosejaw et un autre tarif de transport local de Moosejaw à Fort-William, ou même s'il est forcé de payer un tarif local en outre du tarif direct de Moosejaw à Fort-William, le résultat sera que le producteur de grain trouvera qu'il lui est presque impossible d'utiliser ces moyens de protection, lorsque l'afflux de trafic bat son plein.

J'ai essayé d'obtenir, par des questions et par des états, la connaissance de certains faits qui se rapportent aux actes du bureau des commissaires du grain, à Fort-William et à Port-Arthur. Je veux appeler l'attention du ministre sur un état qui porte la date du 2 mars de cette année et dont j'ai demandé le dépôt:

Les quantités et qualités du blé reçu aux élévateurs de tête de ligne de Fort-William et de Port-Arthur, depuis la date de leur pesée, en 1910, jusqu'à la date de leur pesée, en 1911, et les mêmes renseignements, quant aux exercices 1911-1912 et 1912-1913.

J'ai parcouru ces états. Je relève dans tous une omission bien remarquable. Mon but, en demandant le dépôt de ce document, était de constater si réellement les élévateurs des têtes de lignes donnaient, sous la haute main de la commission des grains, des résultats meilleurs que ceux qu'on avait relevés avant la nomination des commissaires. Il m'est absolument impossible d'en arriver à une conclusion quelconque, sous ce rapport. Ces élevateurs indiquent un certain déficit chaque année.

La raison pour laquelle les états ne sont pas satisfaisants, c'est qu'on ne balance pas les comptes de façon à appliquer la balance d'une année à celle de l'année suivante, dans le cas de chaque élévateur. Le compte en banque est apparemment clos, à la fin de chaque année, ou lors de telle pesée annuelle, et l'élévateur recommence avec une feuille blanche pour l'année suivante. Les montants sont indiqués pour chaque année, ainsi que les quantités de grain reçues et expédiées et leur pesanteur, mais il n'y a pas de transport de balance d'une année à l'autre. Il semble exister une omission remarquable, dans les états en question, ce qui m'empêche d'obtenir le renseignement que j'avais en vue, lorsque j'ai demandé le dépôt de ces états. On ne transporte pas la balance de la pesée de l'année 1911 à 1911-1912. Je demande au ministre s'il ne croit pas qu'il agirait sagement, en étudiant sur toutes ses faces la question soulevée par l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), et en voyant, avant de continuer la mise en vigueur de cette politique qui a pour but de construire des élévateurs à l'intérieur du pays, s'il est possible d'en arriver à une entente définitive au sujet de cette question. Cela pourrait se faire rapidement, mais le ministre n'a même pas pris le moyen de s'assurer si l'idée est ou non réalisable. Autant que j'en ai pu juger d'après les observations qu'il a faites, il n'a jamais essayé de faire un traité formel. Je crois qu'il importe qu'on tente cette épreuve, aujourd'hui, avant de poursuivre plus loin cette politique. Le ministre ne veut certainement pas imposer au pays une dépense aussi considérable pour la construction et l'entretien de ces élévateurs s'ils ne doivent pas rapporter de bénéfices, et si, pour les rendre productifs, il doit forcer le cultivateur d'acquitter en déboursés beaucoup plus que ce qu'il peut rapporter.

M. KNOWLES: Le ministre ne veut-il pas répondre à aucune des questions qu'on lui a posées.

M. G. E. FOSTER: Je n'ai pas saisi parfaitement la question de mon honorable ami.

M. KNOWLES: Le ministre se rappellera qu'à l'occasion de l'examen de certaines modifications à la loi des grains, ou peut-être de l'étude de son budget, je lui ai demandé dans quelles circonstances on s'était procuré du gravier pour la construction de l'élévateur de Moosejaw, et lui ai fait aussi certaines questions sur l'accès qu'auront là les diverses lignes de chemin de fer. Le ministre répondit qu'il ferait écrire à l'ingénieur et tâcherait d'obtenir un rapport à ce sujet, et que si je tenais à savoir comment les voies ferrées arriveraient là, je n'avais qu'à aller me reporter aux plans déposés au ministère. Je suis allé au ministère, mais les plans n'y étaient plus. J'ai fait observer de plus que l'association de l'adjudicataire à l'architecte était de nature à nuire aux autres entrepreneurs. Ce sont autant de points sur lesquels je n'ai pas insisté, car le ministre me promit de les traiter longuement un peu plus tard; à ce moment-là, il tenait beaucoup à faire voter avant la suspension de la séance l'article du budget qui était à l'étude. Je vois que le ministre a pensé qu'on ne reviendrait pas là-dessus, et je ne sais si nous aurons l'occasion, d'ici à la clôture de la session, d'obtenir les renseignements que je demande.

M. FOSTER: J'ai dit dans le temps—c'est le budget qui était alors à l'étude—

que je réserverais un item des services à la vapeur et que plus tard, quand nous en reprendrions l'examen, je serais en mesure de répondre à toute question portant sur les élévateurs et leur construction. Mon honorable ami n'a pas dû oublier cela.

M. KNOWLES : C'est exact; je me trompais en disant que c'était à l'occasion de l'examen du bill concernant la loi des grains.

M. FOSTER : Quand il s'est agi du projet de résolution qui précéda le dépôt du bill, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver) me demanda si je répondrais à certaines de ces questions lorsque le bill viendrait en discussion; je lui répondis que je le ferais, et mon honorable ami lui-même me signala quelques points sur lesquels il aurait aimé être renseigné. Je comptais donc que nous n'aborderions la discussion de toutes ces choses qu'au moment de l'examen du seul item du budget que nous avions réservé. Je m'efforcerai cependant, eu égard aux observations de mes honorables amis de la gauche, de répondre dès à présent à celles de leurs questions qui ont quelque importance; car il en est qui, ne portant que sur une plaisanterie que l'on s'offre à mes dépens, ne méritent pas que le comité s'y attarde.

Je n'ai jamais posé à l'expert en matière agricole; je me suis toujours borné à exercer mon droit de modeste observateur, et l'examen de ce qui se passe dans l'Ouest m'a fait penser que l'on pourrait y pratiquer la culture variée un peu plus qu'on n'a fait jusqu'à présent. Cette opinion, j'ai eu l'audace de la formuler à la Chambre en plus d'un occasion. Je suis bien convaincu que cela n'a fait de mal à personne et ne m'a attiré le mépris d'aucun cultivateur éclairé de l'Ouest. Certes, mon savoir est loin d'égaler celui de mon honorable ami de Moosejaw (M. Knowles) qui, lui, est passé maître en tout ce qui concerne les folles avoines, les graines huileuses que l'on trouve dans tous les rangs où les mauvaises herbes poussent, se multiplient et envahissent les terres. Comme il habite par là, il doit être beaucoup mieux que moi au fait de toutes ces choses.

Quant au gravier qui trouble tant son repos, mon honorable ami me pardonnera bien de le trouver assez peu important pour n'en dire que quelques mots. Nous sommes liés par un contrat avec l'entrepreneur qui fait entrer du ciment dans les travaux que nous lui payons; il fournit lui-même les matériaux de construction, se les procure où il peut et les obtient à aussi bon compte que possible. Peu nous importe où il achète son ciment: nous aimerions bien, il va sans dire, qu'il se le procurât au pays même, et je crois que c'est ce qu'il fait. Quant au gravier, il nous est indifférent qu'il l'achète ici ou là. Nous ne nous préoccupons que de deux choses: c'est que le ciment et le gravier soient de la qualité voulue et servent à exécuter les travaux au gré du surveillant qui n'est autre que notre propre ingénieur. Quant à la peine que l'entrepreneur aurait eue à se procurer le gravier et à le faire transporter sur les lieux, c'est, je crois, chose qui n'intéresse guère la Chambre. D'ailleurs, je n'ai aucun renseignement à ce sujet. Tout ce que j'exige de mon ingénieur, c'est qu'il surveille l'exécution des travaux et veille à ce que le ciment et le gravier soient de la qualité requise. C'est ce qu'il fait, et il me tient au courant de ce qui se passe. Voilà pour la question du gravier.

Passons maintenant à l'intimité des relations qui existent entre l'entrepreneur et l'ingénieur. On fait tracer par des particuliers, des architectes, des plans pour la construction d'un élévateur. Notre architecte et notre ingénieur examinent ces plans avec le plus grand soin; celui qui leur semble convenir le mieux à l'élévateur qu'il s'agit d'ériger, ils conseillent à la commission de l'accepter; c'est le plan qui est définitivement adopté sur la recommandation de la commission. L'ingénieur dirigeant, qui n'est en aucune façon associé à l'entrepreneur, est alors chargé de veiller à ce que l'érection de l'élévateur soit conforme à ce plan et au cahier des charges, et c'est ce qu'il fait. Il n'y a pas et ne peut y avoir de collusion entre l'architecte et l'entrepreneur à cet égard. Le plan de l'architecte est là; s'il ne vaut rien, on ne l'accepte pas; si on le trouve convenable, on l'accepte, et notre ingénieur dirigeant, en qui nous avons pleine confiance, veille à ce que l'on suive ce plan et se conforme aux stipulations du cahier des charges. M. Howe est l'un des plus distingués parmi les jeunes ingénieurs du Canada; nul ne possède plus de droiture et de probité que lui. Comme les membres de la commission, je suis persuadé qu'il s'acquitte de ses devoirs de façon irréprochable et veille à ce que l'entrepreneur exécute les travaux comme il convient.

Au dire de l'honorable député de Humboldt (M. Neely), l'application de la loi

des grains depuis les trois ou quatre ans qu'elle est en vigueur n'aurait eu d'autre résultat que d'obliger les cultivateurs de l'Ouest à payer davantage. Ce n'est pas exact, cependant. Je ne veux pas d'autre allégation que celle-ci pour réduire à néant toutes les critiques que l'honorable député a formulées contre la commission et la loi des grains. Cette allégation, je la signale à l'attention des cultivateurs, des expéditeurs et des producteurs de grain de l'Ouest. Voici un membre de la Chambre qui prétend que la mise en vigueur de la loi des grains n'a eu d'autres résultats que d'obliger la population de l'Ouest à faire des déboursés plus considérables.

M. NEELY: Autant que j'ai pu m'en rendre compte, ai-je dit.

M. FOSTER: Mon honorable ami a déprécié son propre mérite en allant jusqu'à dire qu'il est des choses qui peuvent avoir échappé à son attention. Aux yeux de la Chambre, il ne passe pas pour un homme insuffisamment renseigné; c'est plutôt le contraire que l'on sait. Il fait autorité en tout ce qui concerne l'Ouest, et jamais il ne m'est arrivé de contester son rare mérite.

Il aurait tort de trouver mauvais que je lui fasse un peu la leçon en lui opposant l'allégation qu'il vient de faire. Je vais donner ses paroles à méditer aux cultivateurs, aux expéditeurs et aux marchands de grain de l'Ouest, et je suis persuadé que de tous ceux qui sont quelque peu au fait des résultats de la loi des grains du Canada il en trouvera à peine une douzaine pour lui donner raison. Il nous a parlé de la commission instituée par le gouvernement de la Saskatchewan, dont il fait le plus grand cas; le rapport de cette commission, je l'ai lu et l'approuve presque sans réserve. J'espère que je ne provoquerai pas l'ire de l'honorable député de Moosejaw (M. Knowles) en disant que j'ai pu constater à la lecture que ce rapport est vraiment excellent. Que mon honorable ami lise ce rapport: il verra qu'on ne cesse pour ainsi dire pas, du commencement à la fin, d'y faire l'éloge de la commission et de la loi des grains du Canada.

M. KNOWLES: Où se trouve l'éloge dont parle mon honorable ami?

M. FOSTER: Si l'honorable député a lu le rapport, il doit savoir que cet éloge se trouve pour ainsi dire à chaque page.

M. KNOWLES: Quelle est la date de ce rapport?

M. FOSTER: On ne saurait s'attendre à ce que je garde toutes ces dates en ma tête, mais mon honorable ami doit assurément, lui qui représente une circonscription de la Saskatchewan, savoir à quelle date le gouvernement de cette province à publié ce rapport-là et n'être pas obligé de me demander de renseignements là-dessus.

M. KNOWLES: Je voulais faire consigner cette date aux "Débats".

M. G. E. FOSTER: L'honorable député semble se plaire à poser des questions impertinentes qui ne tendent à aucun but utile. Pour ce qui est des élévateurs publics, l'honorable député qui y a trouvé à redire en dernier lieu a cherché à donner à entendre qu'on ne les a construits que dans le seul but de permettre aux gens d'y emmagasiner le grain en cours de route. C'est une raison, mais non la seule. En supposant même, comme prétend l'honorable député, que celui qui se sert de l'élévateur public soit tenu de payer le tarif local pour faire transporter son grain de son champ à l'élévateur et, après la période d'emmagasinage, de payer encore le tarif local pour le faire parvenir à destination, l'érection d'élévateurs publics dans l'Ouest n'offre-t-elle pas d'autres avantages?

Je ne crois pas que l'honorable député dira que le seul avantage se trouve dans un endroit où l'on puisse entreposer le grain avant qu'il atteigne son marché définitif. L'élévateur-entrepôt sert aussi à ceux qui veulent profiter du marché, qui sont à même d'en profiter et qui ne possèdent pas d'entrepôt en propre, en leur permettant d'emmagasiner leur grain dans ces entrepôts près de leurs fermes; de se faire donner des reçus d'entrepôt, de négocier ces reçus et, s'ils le désirent, de retenir ce grain indépendamment et en prévision des marchés futurs. Ils ne possèdent pas ces commodités sur leurs fermes, et j'espère que mon honorable ami de Moosejaw ne verra pas dans mes paroles une critique indue des cultivateurs de l'Ouest parce que je dis qu'ils ne possèdent pas ces commodités, mais le fait demeure qu'il ne les possèdent pas. Nous avons donc un outillage mis à leur disposition par le Parlement ou par le Gouvernement qui leur permet d'emmagasiner leur grain et de le tenir là, obtenant des avances sur le prix autant que le certificat d'entrepôt le permet et leur évitant de jeter leur grain sur le marché en même temps que la masse de la récolte, ce qui ferait baisser les prix—comme cela s'est produit l'an dernier—et en leur permettant d'attendre des marchés meil-

leurs. Je crois que c'est là un immense avantage, surtout si ce qui est arrivé il y a deux ans se répète de nouveau. S'il se produit une saison durant laquelle l'Ouest produit deux cents ou deux cent cinquante millions de boisseaux de grain et que, à cause de la saison, la plus grande partie de ce grain s'abîme et nécessite un traitement spécial, ces élévateurs-entrepôts, parfaitement outillés pour sécher le grain et le traiter, feront réaliser d'énormes économies à la classe agricole réunie et paieront leurs frais au centuple. Je crois que tout le monde doit admettre cela. Dans une saison comme celle que nous avons eue il y a deux ans, avec une production totale de deux cent cinquante millions de boisseaux dans l'Ouest, les élévateurs de Calgary, Saskatoon et de Moosejaw étant prêts pour l'entreposage, au maximum de leur capacité et l'outillage pour traiter les grains fonctionnant complètement, les cultivateurs de l'Ouest auront une assurance et des avantages qu'il est difficile d'estimer simplement en chiffres. Ce sont là des avantages qu'il ne faut pas perdre de vue quand nous considérons tous les autres.

Quant à la question des taux, cette loi sur les grains ne nous sert pas à légiférer sur les taux des chemins de fer. Ces taux de chemins de fer sont établis par diverses lois et par des autorités différentes de celle de la commission des grains. Je consens volontiers—et je suis même heureux du fait—à ce que les critiques de mon honorable ami soient couchées par écrit. Elles seront embaumées et conservées dans le trésor de ce Parlement: l'inévitable et inépuisable " Hansard ".

C'est là que nous les trouverons l'an prochain, alors que nous pourrons établir des comparaisons quand nous nous réunirons de nouveau, et que les capacités du " Hansard " seront tout aussi vastes qu'elles sont aujourd'hui. Nous verrons alors ce qui peut se faire en fait de comparaison. Je n'ai rien à craindre à ce sujet. La commission des grains et mon département ont déjà étudié cette question jusqu'à un certain point et l'étudieront encore. Quand le temps sera venu pour le transport des grains et la mise en opération de ces entrepôts intérieurs, je ne doute pas que nous en arrivions à un arrangement satisfaisant.

Je ne crois pas qu'il y ait d'autres questions auxquelles je n'ai pas répondu. Je veux répondre à toutes les questions et si mes réponses ont parfois laissé percer un peu de critique inoffensive contre les deux honorables amis qui se trouvent de l'autre côté de la Chambre, c'est simplement pour

[M. G. E. Foster.]

démontrer que je suis assez généreux pour leur rendre un peu de ce qu'ils m'ont octroyé si généreusement.

M. NEELY: Il est très remarquable de voir que l'honorable ministre, avec le fonds de renseignements qu'il possède, qu'il devrait posséder ou du moins qu'il devrait pouvoir réunir en sa qualité de chef de son département, soit obligé de se retrancher derrière le rapport d'une commission nommée par le gouvernement de la Saskatchewan pour nous parler des améliorations dans la manutention, le transport de la mise sur le marché des grains de l'Ouest tels qu'ils ont été établis par son gouvernement. Tout en récusant mes déclarations, il n'a pas, que je sache, donné une preuve complète qu'il a bien dans la tête une idée concrète des améliorations qui ont été faites, mais il s'est contenté d'une déclaration générale, basée sur le rapport que je viens de nommer, et disant que ces améliorations existent. Je suis prêt à accepter la parole du ministre, mais j'eusse préféré qu'il nous donnât des éclaircissements précis au sujet des améliorations qui ont été exécutées depuis qu'il est à la tête du département du Commerce, et par conséquent au sujet des conditions des expéditions dans l'Ouest.

Le ministre nous dit que, lorsque sa politique sera un peu plus avancée et que huit ou dix de ces élévateurs seront en opération, la question des taux se résoudra facilement. Ce renseignement est des plus satisfaisants, mais assez indéfini.

Le ministre ne comprend pas du tout le point que je veux faire ressortir, c'est-à-dire qu'avant d'aborder ce programme qui comporte la construction d'un grand nombre d'élévateurs dans tout l'Ouest, à un coût plus ou moins élevé, il n'a fait aucun arrangement déterminé, et son ministère non plus. Je signalerai comme démonstration seulement ce bienfait particulier que les cultivateurs comptent tirer de ces élévateurs, soit un entreposage en temps de congestion. J'admets fort bien avec le ministre que ces élévateurs puissent être utiles à d'autres fins; mais le point que je fais ressortir, c'est que le profit financier que les cultivateurs peuvent tirer de l'établissement de ces élévateurs sera remis aux compagnies de chemin de fer sous forme de supplément de transport, lorsque le système entier s'écroulera. C'est-là ce que je prétends, comme le ministre le sait; mais il a réussi, selon sa façon rusée, à l'oublier complètement dans sa réponse. Le ministre est très capable lorsqu'il s'agit d'une donnée générale, mais lorsqu'il est question de détails, je crains

d'être forcé d'admettre qu'en plus de la critique de mon honorable ami de Moosejaw (M. Knowles), il n'est pas expert en fait d'agriculture,—il ne l'est pas autant qu'il devrait l'être au sujet de questions qui touchent intimement à son ministère.

Le 22 avril, je posais au ministre quelques questions auxquelles il eut l'obligeance de répondre au sujet de ce que la commission agronomique avait fait pour l'établissement de marchés d'échantillons dans l'Ouest canadien. Voici un peu d'histoire secrète qu'on a donnée en réponse à mes questions. Les questions et les réponses sont comme suit:

M. NEELY:

1. La commission agronomique a-t-elle recommandé au gouvernement d'établir des marchés d'échantillons dans l'Ouest canadien?

2. Dans l'affirmative, quelle date a-t-elle recommandée pour cet établissement de marchés d'échantillons, et en quels endroits?

3. Le Gouvernement a-t-il adopté quelque ordre en conseil à ce sujet, comme il est requis par la loi des grains?

4. Dans l'affirmative, quelles dates ont été arrêtées et quelles localités choisies pour l'établissement de ces marchés d'échantillons?

5. Si l'on a adopté un tel ordre en conseil, l'a-t-on appliqué? Dans la négative, pourquoi?

M. GEORGE E. FOSTER:

1. Oui.

2. Septembre 1913. Subséquemment...

J'ignore ce que subséquemment veut dire. . .

...la commission a changé la date de sa recommandation au 15 décembre 1913; Winnipeg et Fort-William.

3. Oui.

4. 15 décembre 1913, mais remise indéfiniment à plus tard; Winnipeg et Fort-William.

6. Non. La récolte de 1913 était de qualité exceptionnelle et remarquablement uniforme. Elle a été moissonnée de bonne heure et placée promptement sur le marché, à la date fixée. La plus grande partie avait quitté la première main et les cultivateurs auraient en conséquence eu peu d'avantages à mettre le marché d'échantillons en exploitation.

Si l'on avait accepté la date recommandée en premier lieu, soit le 1er septembre 1913, et si l'on avait adopté l'ordre en conseil par rapport à cette date, cette réponse n'aurait pas paru au Feuilleton, à l'effet que la récolte avait quitté les cultivateurs avant l'établissement du marché d'échantillons. Je dis ceci pour démontrer ce qu'à mon avis tous ceux qui s'occupent du commerce du grain dans l'Ouest savent parfaitement; c'est que par inexpérience ou quelque chose de semblable, un certain programme accepté l'an dernier pour la manœuvre de la récolte de l'année a été recommandé par la commission des grains, un ordre en conseil a été adopté d'après cette recommanlation, et qu'est-il arrivé ? Lorsqu'il s'est agi d'exécuter ce programme, des difficultés insurmontables se sont offertes aux membres de la commission et au ministre, avec, comme résultat, que l'ordre en conseil n'a pas été appliqué, mais ajourné indéfiniment. Les recommandations de la commission agronomique et les travaux du ministre et du ministère pendant l'année courante démontreront s'ils ont ou non l'intention de reprendre cette année les propositions qu'ils avaient faites l'an dernier, mais qu'ils ont abandonnées. Je veux en ceci démontrer comment un programme peut être adopté sans étude appropriée, et démontrer aussi que ceux qui ont adopté ce programme peuvent être arrêtés par des difficultés insurmontables en conséquence desquelles le programme est forcément abandonné. Je ne désirerais pas que cela se produisît par rapport aux élévateurs d'entreposage de l'intérieur, car j'admets avec le ministre qu'on peut en tirer de grands avantages. C'est-à-dire, qu'on en tirera profit si l'on ne permet pas aux compagnies de chemin de fer de voler ces profits aux cultivateurs en leur imposant des taux doubles au lieu d'un taux simple direct aux têtes de ligne de Fort-William et d'autres localités.

M. ROBB: Le ministre peut-il dire quels seront les taux d'emmagasinage dans ces élévateurs ?

M. FOSTER: Ces taux n'ont pas encore été établis par la commission. Je rappellerai à mon honorable ami (M. Neely) qu'il se trompe lorsqu'il dit que le seul résultat de la loi des grains et de son application par la commission a été une augmentation dans les taux. Il se trompe, car les taux d'entreposage dans les élévateurs sont exactement les mêmes qu'ils étaient l'année dernière: sous la loi modifiée, ils sont restés les mêmes que sous la première loi; il n'y a eu aucune augmentation.

M. NEELY: Que dites-vous des permis, etc.?

M. G. E. FOSTER: Je ne croyais pas que mon honorable ami portait tant d'intérêt aux corporations d'élévateurs qu'il protesterait parce qu'on les oblige à prendre un permis et à en payer l'honoraire. Cet honoraire n'est pas payé par le cultivateur; je crois que les propriétaires d'élévateurs sont parfaitement en état de le payer, et tant que j'aurai l'administration de la loi des grains, je suis bien décidé à faire payer les élévateurs pour les privilèges dont ils jouissent, mais les taux payés par les cultivateurs

aux élévateurs régionaux, à ceux de l'Ouest ou aux élévateurs maritimes ne sont pas un sou de plus élevés qu'autrefois.

Mon honorable ami de Huntingdon (M. Robb) demande quels seront les taux d'entreposage. J'ai déjà répondu que ces taux n'avaient pas encore été établis. Ils ne seront certainement pas plus élévés que les taux actuellement en vigueur à Fort-William. Il en dépendra de la commission des grains s'ils sont abaissés. Bien que, en ma qualité de ministre, je sois responsable des actes de la commission, cependant je lui laisse sa pleine part de responsabilité dans cette question. La commission est composée de trois personnes qui, à mon avis, possèdent toutes les qualités nécessaires pour remplir leur charge. Ce sont eux qui font le travail et voyagent constamment sur toute les lignes de transport, et sont en rapport constant avec les cultivateurs et les expéditeurs. Je crois qu'ils sont plus en état que moi de prendre une décision et je me fie à eux. Je ne crois pas avoir jamais été en désaccord avec eux. Je sais que la commission connaît mieux ce qu'il faut faire que moi. Mais je n'abdique pas ma responsabilité et la commission des grains ne prend guère de décision avant que je n'aie discuté la question avec elle d'une façon ou d'une autre.

M. ROBB: La déclaration que le ministre vient de faire, que les taux d'entreposage ne seront pas plus élevés que les taux à Fort-William, n'offrira beaucoup d'encouragement au cultivateur, ou à l'exportateur du grain dans l'Ouest. Les taux d'entreposage à Fort-William ont été un des griefs dont se plaint le commerce. Par exemple, les taux pour l'entreposage d'hiver sont d'une cent par mois, tandis que si le grain était à l'est des lacs on pourrait le transporter pour une cent et demie pendant les mois d'hiver. Si les élévateurs régionaux doivent avoir une valeur considérable d'entreposage dans l'Ouest, il faudra que les taux soient considérablement diminués en comparaison de ceux de Fort-William. Je suis beaucoup de l'avis du ministre au sujet de la valeur de ces élévateurs régionaux dans l'Ouest. Ils permettront une expédition beaucoup plus rapide du grain que s'il fallait que les trains allassent à Fort-William et en revinssent. Un autre avantage sera que si ces élévateurs sont pourvus d'appareils convenables de nettoyage, le grain pourra être nettoyé dans ces élévateurs et le propriétaire du grain n'aura pas à payer pour le transport de mauvaises herbes et graines qui ont une bien petite valeur commerciale, et dont on n'a pas besoin dans l'Est. Je ne sais pas si c'est une bonne politique de laisser entendre que les taux de transport dans l'Ouest seront aussi désavantageux que le dit mon honorable ami de Humboldt. J'ai remarqué que l'honorable ministre ne l'a pas contredit, et je ne sais pas où l'honorable député d'Humboldt a pris ces renseignements. Il a cité par exemple un cas où il faudra payer le taux local de transport entre Swift-Current et Moosejaw, et un autre taux de Moosejaw à Fort-William. Je crois qu'il a été mal renseigné.

M. NEELY: Je n'ai pas dit quels seront les taux; j'ai demandé si le ministre avait conclu une entente.

M. ROBB: J'ai cru comprendre que le ministre allait s'attribuer plus tard le mérite d'avoir fixé ces taux. La vérité est qu'ils sont en vigueur depuis plusieurs années, et je suppose que les élévateurs régionaux jouiront des mêmes privilèges que les minotiers dans leurs élévateurs. Le grain sera expédié aux taux d'entier parcours jusqu'à Fort-William et paiera aux élévateurs où il sera entreposé 2 cents par cent livres pour le nettoyage. Je crois que c'est un prix raisonnable, et les cultivateurs peuvent difficilement espérer mieux. Je parle des taux de transport en allant vers l'Est; les taux dans la direction de l'Ouest sont quelque peu différents, et il faudra peut-être les modifier un peu.

M. KNOWLES: Quelle sera la durée de l'entreposage?

M. ROBB: Je crois que l'on accorde six mois aux minotiers.

M. G. E. FOSTER: Au sujet de ce qu'a dit mon honorable ami concernant les plaintes que les taux d'entreposage aux élévateurs à Fort-William sont trop élevés, nous ne sommes pas réellement en état de les fixer, tant que nous ne connaîtrons les résultats de l'administration interne des élévateurs sous les taux actuels après une année complète d'expérience à un élévateur possédé et administré par le gouvernement. Il va sans dire que la commission des grains et mon département étudient cette question de très près. A la fin de l'année nous serons en état d'avoir une idée de ce que doivent être des taux justes et raisonnables d'entreposage aux élévateurs de tête de ligne. Je ne m'engage à rien dans le moment, mais le rapport des commissaires, lorsqu'il sera déposé, fera connaître, je crois, les vues de la commission des grains à ce sujet, et je puis dire que ces vues ne

tendent pas dans le moment vers une augmentation de taux aux élévateurs de tête de ligne. Ainsi que mon honorable ami peut le voir on aura une base toute différente pour établir des taux justes lorsque l'élévateur du gouvernement aura été en opération pendant un an.

M. OLIVER: Quels sont les taux d'hiver à l'élévateur de Midland?

M. FOSTER: Je n'ai pas le renseignement dans le moment.

M. ROBB: Une cent et demie par boisseau.

M. OLIVER: Quels sont les taux d'hiver à l'élévateur de Port-Colborne.

M. ROBB: Le taux maximum est de une cent et demie; si le grain est sorti de l'élévateur avant la fin de l'hiver, le taux est un trentième de cent par jour.

M. OLIVER: L'élévateur de Port-Colborne appartient au gouvernement fédéral. Le gouvernement l'a construit à ces propres frais. Il est en opération depuis un nombre considérable d'années, et le département devrait avoir aujourd'hui une expérience suffisante pour dire si les taux à l'élévateur de Port-Colborne, qui est dans des conditions semblables à celles des élévateurs privés de Midland, sont ou ne sont pas raisonnables. Il est difficile de faire comprendre aux gens comment l'argent du gouvernement employé dans la construction de l'élévateur à Port-Colborne puisse rapporter moins que l'argent employé à la construction d'un élévateur à Fort-William. Je crois que le ministre a été un peu lent, si je puis m'exprimer ainsi, à décider quels devront être ces taux, spécialement lorsqu'il formule une politique nouvelle et un principe nouveau, et dépense beaucoup d'argent. Sans vouloir retarder les travaux du comité, je veux saisir cette occasion d'appuyer les vues énoncées par l'honorable député de Humboldt, lorsqu'il dit que la valeur des élévateurs régionaux dépendra des taux que l'on exigera pour leur usage, tant pour l'entreposage que pour les transports locaux. Je n'aime pas à entendre le ministre expliquer aussi longuement et avec tant d'emphase les avantages additionnels des élévateurs qui donneront des facilités plus amples qu'il n'est nécessaire. Il me paraît escompter la possibilité de taux plus élevés à cause des avantages additionnels que nous espérons tous résulter de la construction de ces élévateurs. J'ai déjà dit, et je me permettrai de le répéter, qu'en conséquence de la diminution du marché mondial du blé; en conséquence de l'augmentation de la production du blé dans des pays nouveaux qui augmentera la concurrence, nous devons, si nous voulons conserver notre part dans le commerce de blé, diminuer nos dépenses au plus bas chiffre possible. Ce n'est pas une question qui intéresse seulement le cultivateur de l'Ouest; elle concerne tous ceux qui au Canada sont dans un commerce qui repose, directement ou indirectement, en tout ou en partie, sur le succès et le développement de la culture du blé dans les provinces des prairies. Il est au pouvoir du ministre de diminuer les frais d'entreposage; il peut diminuer les taux de ces élévateurs régionaux; c'est son devoir de le faire. Non seulement dans l'intérêt des cultivateurs, mais dans l'intérêt du Canada tout entier, afin que la culture du blé dans les prairies augmente et que les cultivateurs de l'Ouest puissent être en état de surmonter sur les marchés du monde les conditions adverses qui augmentent d'année en année. Je répète que son devoir est de diminuer ces dépenses au plus bas chiffre possible, et ce n'est pas résoudre la question que de dire qu'à tels ou tels autres endroits on exige de tels taux; que l'on recevra des avantages spéciaux de l'usage de ces élévateurs, et que les cultivateurs devraient, conséquemment, payer un taux supplémentaire spécial. Si le Gouvernement veut atteindre le but que l'on se propose en faisant ces dépenses et en fournissant ces facilités, il faut absolument que les taux soient réduits au minimum.

Au sujet de l'usage de ces élévateurs je dirai un mot du halage rétrogressif dont l'honorable ministre a parlé. Les élévateurs de Saskatoon et de Moosejaw sont situés a peu près à mi-chemin entre l'est et l'ouest de la province de Saskatchewan. Comme on récolte beaucoup plus de blé à l'est qu'à l'ouest de ces deux villes: les cultivateurs de l'est qui veulent se servir de ces élévateurs sont obligés de payer des frais de halage rétrogressif pour rendre leur blé au marché. Sans vouloir dicter ce qu'il faudrait faire pour compenser ce désavantage, je dirai que tant qu'on n'aura pas réduit les taux de transport relativement à ce blé, ces élévateurs seront fort peu utiles aux cultivateurs de l'est qui produisent la plus grande partie du blé de la province. Je ne discuterai pas la question de savoir si cette réduction serait possible, je me contenterai de déclarer que si l'on ne fait quelque arrangement de ce genre, il y aura beaucoup plus de la moitié du blé de la Saskatchewan qui ne pourra profiter qu'à un

prix prohibitif des commodités dont on aura prétendu doter la classe agricole en érigeant les élévateurs de Saskatoon et de Moosejaw. Je regrette que l'honorable ministre ne soit pas en état de nous dire quelles redevances il imposera pour l'usage de ces élévateurs.

L'honorable député d'Huntingdon a dit qu'on pourrait transporter le blé aux élévateurs au même taux qu'on le transporte en transit aux minoteries. Peut-être le pourrait-on. Il existe un taux spécial de transport dans ce dernier cas. Mais, par contre, on pourrait assujettir à des redevances spéciales le grain à être laissé en entrepôt et celui qui serait destiné aux minoteries. Il y a toujours moyen d'élever les prix au détriment d'une nouvelle institution. Je tenais à faire voir combien il est nécessaire, dans l'intérêt du Gouvernement et du pays en général, que le ministre voie à ce que les prix soient réduits au minimum.

Sur l'amendement à l'article 2-S. 121.

M. ROBB : L'honorable ministre voudrait-il dire à quoi sert de placer l'article 123 sous la même rubrique que l'article 122?

M. G. E. FOSTER: En réunissant l'article 123 à l'article 121, nous assujettissons les élévateurs publics de l'Est à la surveillance et au contrôle de la commission des grains comme ceux de l'Est et comme les élévateurs terminaux. L'honorable député le sait, l'élévateur public est celui qui reçoit, en entrepôt ou en transit, du grain qui a été certifié à Fort-William et qui est en route pour le marché auquel on le destine. On tient, et la commission des grains tient, surtout, que le grain soit assujetti à une surveillance et à un contrôle plus marqués, depuis son départ de Fort-William jusqu'à la mer. L'insertion de l'article 123 dans l'article 121 a simplement pour objet de soumettre les élévateurs de l'est à la même surveillance et au même contrôle que les élevateurs terminaux. On veut, par là, que le blé garde la qualité qu'on lui aura reconnue à Fort-William ou à Port-Arthur, jusqu'à ce qu'il arrive au marché auquel on l'aura destiné.

M. ROBB: L'article est conçu en ces termes:

Il est défendu à quiconque possède, dirige, exploite un élévateur terminal ou y est intéressé à d'autres titres, d'acheter ou de vendre du grains à aucun endroit de la division d'inspection de l'est ou de l'ouest.

Alors, ceux qui possèdent des élévateurs publics ne pourront plus acheter de grain dans la division de l'ouest?

[M. Oliver.]

M. G. E. FOSTER: Ils le pourront, comme vous le verrez au paragraphe 2. Le paragraphe 1 contient la défense générale. Le paragraphe 2 compte quatre articles qui se rattachent au paragraphe 1 et le modifiant, chose que nous avons jugée nécessaire pour assurer le fonctionnement des élévateurs terminaux et des élévateurs publics de l'Ouest. Les alinéas A et B font voir les modifications apportées au paragraphe 1. Ces exceptions s'appliquent seulement avec l'approbation de la commission des grains. Ainsi, nous avons dans l'Est, comme élévateurs publics, ceux des chemins de fer, ceux des commissions de ports de l'Etat, et ceux de l'Etat. Ceux-ci sont situés à Port-Colborne, à Saint-Jean et à Halifax. Nous avons aussi les élévateurs publics qui reçoivent le grain de l'Ouest tel que certifié et qui ne sont plus exploités par aucune de ces trois différentes autorités, c'est-à-dire qu'ils peuvent le recevoir en entrepôt et mettre aussi en entrepôt du grain qu'ils auront acheté. On voudrait les assujettir à une certaine surveillance. Mais ils sont assujettis à l'examen de la commission des grains et cela suffit. Si la commission est satisfaite, l'élévateur continue d'expédier sa besogne comme le font les élévateurs publics et terminaux de Fort-William et de l'Ouest.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (exception par rapport aux élévateurs de tête de ligne).

M. G. E. FOSTER: L'article 3 soustrait tout simplement les élévateurs terminaux à l'empire de l'article concernant les wagons. Si la restriction créée par cet article devait s'appliquer à ces élévateurs il serait impossible d'en faire fonctionner un à Fort-William. L'article qui s'y appliquera sera l'article 133.

La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures, et la Chambre se constitue de nouveau en comité général pour poursuivre l'étude du bill n° 170 ayant pour objet de modifier la loi des grains, et présenté par M. G. E. Foster.

Article 3 (élévateurs de tête de ligne).

M. KNOWLES: L'article, qui n'est qu'un amendement à la première partie de l'article 195 et qui porte le numéro 194a, dit que

Les dispositions des articles 195 à 207 inclusivement ne s'appliqueront pas aux élévateurs autorisés comme élévateurs de tête de ligne.

L'honorable ministre veut probablement faire déclarer par l'exécutif que les élévateurs de Moosejaw et de Saskatoon sont des élévateurs de tête de ligne.?

M. G. E. FOSTER: Il faut qu'ils le soient.

M. KNOWLES: Dans le paragraphe (y) de l'article d'interprétation il est dit que

Le mot élévateur de tête de ligne comprend tout élévateur ou entrepôt qui reçoit ou expédie du grain et est situé à un point que l'exécutif aura déclaré être un point terminal.

L'article 3 n'empêche aucun élévateur de Saskatoon et de Moosejaw de devenir un élévateur de tête de ligne, parce que tout élévateur sera, comme celui de l'Etat, un élévateur qui reçoit et expédie du grain et est situé à un point déclaré point terminal par l'exécutif. Saskatoon et Moosejaw vont être déclarés points terminaux et cet article dit que tout élévateur situé à un point terminal sera un élévateur de tête de ligne. Par conséquent, les élévateurs locaux de ces deux villes ne paraissent pas tomber sous le coup des articles 195 et 207, c'est-à-dire des articles concernant les wagons et le livre d'ordres y relatif.

M. G. E. FOSTER: Il y a là un point important que je n'avais pas remarqué. Je suggère qu'on adopte l'article et je ne pousserai pas le bill jusqu'à la troisième lecture, mais j'étudierai le point et proposerai un amendement si c'est nécessaire.

(Il est fait rapport du bill).

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA REGLEMENTATION DES EXPLOSIFS.

Sur motion de l'honorable Louis Coderre (ministre des Mines), la Chambre se constitue en comité général pour étudier le projet de résolution suivant, sous la présidence de M. Blondin:

Décide qu'il y a lieu de réglementer et contrôler la fabrication, l'importation et l'usage des explosifs, ainsi que la construction, l'autorisation et l'inspection de locaux employés pour la fabrication et le remisage des explosifs, et de pourvoir à ce qu'il se fasse des enquêtes en cas d'explosion accidentelle.

M. OLIVER: Ce projet de résolution est important. Comme il intéresse particulièrement plusieurs députés et qu'il y en a peu de présents et que nous ne voulons pas, d'ailleurs, retarder l'expédition des affaires de la Chambre, nous n'y ferons pas d'objection si l'honorable ministre veut fournir, lors de la deuxième lecture du bill, toutes les explications et tous les renseignements qu'il aurait dû fournir aujourd'hui.

M. CODERRE: Je le veux bien.

M. LEMIEUX: Je demanderai à l'honorable ministre si ce projet de résolution vise à éviter la répétition d'accidents comme celui qui est survenu à Belœil il y a une couple d'années? Il y avait à Belœil une poudrière qui a fait explosion et cette explosion a causé la mort de dix personnes. Il y a une autre poudrière à l'île Perrot. Elle est tout près du chemin de fer, et je me sens inquiet quand je passe là en route pour Montréal. A-t-on pourvu, dans ce bill, à éviter les accidents et les inconvénients de cette nature?

M. CODERRE: Je me ferai un plaisir de retarder, à la demande de mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver), les explications à donner sur ce projet jusqu'à la dernière lecture du bill. Je dirai à mon honorable collègue de Rouville (M. Lemieux) que si l'objet de cette résolution est d'autoriser le ministère à réglementer et surveiller la fabrication, l'emmagasinage, l'essai, l'importation et le transport des explosifs en général, le projet de loi qui suivra a pour but de supprimer, autant que possible, des accidents comme celui dont il a parlé. La mesure a une extrême importance, et elle aurait dû être adoptée dès longtemps. Je me souviens qu'en 1911, mon prédécesseur, M. Templeman, avait présenté un projet de loi dont il a été adopté quelques articles. L'accident auquel mon honorable ami de Rouville a fait allusion n'est pas le seul que nous ayions eu à déplorer l'année dernière. J'ai ici une liste, dressée d'après des renseignements pris à la "Gazette du Travail", des accidents mortels dus en 1913 à des explosions dans les mines, dans la construction des chemins de fer et dans d'autres emplois.

M. LEMIEUX: Le présent bill traitera de ces sortes de choses?

M. CODERRE: Je le crois.

(Il est fait rapport de la résolution, et la Chambre y donne son consentement.)

DEPOT D'UN BILL.

M. CODERRE demande à déposer un bill (n° 189), tendant à réglementer la fabrication, l'essai, l'emmagasinage, l'importation et le transport des explosifs.

(La motion est adoptée, et le bill est lu une 1re fois.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE TEMPERANCE DU CANADA.

Sur motion de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice, le bill (n° 180), tendant à modifier la loi de tempérance du

Canada, est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour la discussion des articles.

Présidence de M. Blondin.

M. DOHERTY: L'objet premier de ce projet de loi est de rendre applicable aux provinces d'Alberta et de Saskatchewan la loi de tempérance du Canada. En deuxième lieu, l'objet du bill est d'obvier à une difficulté qui se présente dans les élections tenues sous le régime de la loi de tempérance du Canada dans les territoires non organisés de la province d'Ontario. En vertu de cette loi, les personnes autorisées à voter dans une élection pour l'adoption de la loi de tempérance du Canada, sont les personnes qui auraient le droit de voter dans une élection fédérale, et, pour tenir une élection sous l'empire de la loi de tempérance du Canada, il faut qu'il y ait une liste applicable à une élection fédérale. La loi porte que, dans les territoires non organisés, il sera tous les ans dressé une liste des électeurs, à moins que le Gouverneur général en conseil n'en dispense, et il est d'usage que le Gouverneur en conseil dispense de la nécessité de faire cette liste dans les années autres que celle où une élection générale est prévue. Dans certains cas, par conséquent, il a fallu préparer une liste spéciale en vue d'une élection pour la loi de tempérance du Canada, et, comme cette liste peut servir à une élection fédérale, même dans le cas où une faible portion seulement du comté serait comprise dans les limites du lieu pour lequel on sollicite l'application de la loi, il a été jugé nécessaire de dresser une liste pour toute la circonscription. Ceci entraînerait une dépense additionnelle et inutile, et l'amendement a pour but de décréter que, dans un cas semblable, il pourra être fait une liste ne comprenant que cette partie d'une division électorale incluse dans le lieu où l'on désire que la loi de tempérance soit mise en vigueur. Il est prescrit que cette liste ne vaudra que pour les fins de cette élection, et qu'il n'en sera pas fait usage dans une élection fédérale qui deviendrait nécessaire. On a pensé qu'il était peu judicieux, dans une élection fédérale, de se servir d'une liste faite en partie dans un temps et en partie dans un autre.

On désire en outre amender la loi de manière que les cours supérieures aient juridiction dans les procès en invalidation d'une élection tenue sous l'empire de la loi de tempérance du Canada. Le doute qui s'élève relativement à la juridiction de ces tribunaux ne me semble pas bien sérieux, mais on a jugé utile de le faire cesser.

Il y a à propos des listes une autre difficulté à laquelle remédiera un amendement que j'ai l'intention de proposer. La loi de tempérance du Canada porte que, pour la tenue d'une élection, il faut que le quart des électeurs inscrits l'ait demandée. Dans des lieux qui se composent en partie de territoires non organisés, il se présente une difficulté, en ce que, dans le territoire non organisé, il peut n'y avoir pas de liste d'électeurs permettant au secrétaire d'Etat de décider si les pétitionnaires sont bien en nombre suffisant pour constituer le quart des électeurs de ce territoire. Pour obvier à cette difficulté, il sera prescrit que, dans un cas semblable, le secrétaire d'Etat devra s'en rapporter à la dernière liste en vigueur dans ce territoire pour le nombre de ceux qui devront signer la pétition. Exception sera faite pour les cas où il sera démontré qu'il s'est produit une notable diminution dans la population du territoire non organisé depuis la confection de la dernière liste et il suffira alors de la signature de 25 p. 100 des personnes habitant le territoire.

M. KNOWLES: Dans la province d'Ontario, on ne peut, si je ne me trompe, tenir une élection dans un comté en vertu de la loi de tempérance du Canada, de manière que les habitants des campagnes imposent leurs préférences à ceux des villes, et " vice versa ", au cas où dans un comté il y aurait une ville. Ai-je raison de croire qu'il en est ainsi?

M. DOHERTY: Aux termes de la loi actuelle, ces sortes d'élections ont lieu, si je ne me trompe, séparément dans les villes et les comtés. La difficulté qui se présente dans les provinces de l'Ouest est qu'il n'y existe pas de subdivisions de territoire répondant à celles où la loi édicte qu'il peut être tenu une élection.

On croit pouvoir obvier à cette difficulté en décrétant que, dans ces provinces, le mot "comté" signifiera une circonscription fédérale. La loi y devient applicable, et, en même temps, se trouve résolue toute difficulté relativement aux listes, en ce qu'un comté pour les fins de la loi de tempérance du Canada devient le comté des élections fédérales, et c'est naturellement la même liste d'électeurs qui sert dans les deux cas.

M. SINCLAIR: Le ministre voudrait-il bien nous dire dans combien de comtés la

loi de tempérance est en vigueur actuellement?

M. DOHERTY: Je ne suis pas en mesure de donner ce renseignement. J'aurais dû peut-être m'attendre à cette question, mais je ne l'ai pas prévue.

M. KNOWLES: Le ministre pourrait-il me dire si ce que l'on m'a appri est vrai? On m'assure que, dans un comté par exemple de la province d'Ontario, où il se trouve une petite ville avec des campagnes où le nombre des électeurs est considérable, il peut y avoir dans cette ville une majorité hostile à une application de cette loi, tandis que, d'autre part, une puissante majorité des habitants des campagnes y seraient favorables. Dans un cas semblable, est-ce que les campagnes peuvent imposer leurs vues à ceux de la ville?

M. DOHERTY: La meilleure réponse à faire à l'honorable député serait peut-être de lui donner lecture de la disposition interprétative du statut. L'article 2, en effet, porte que:

En la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, "comté" comprend toute ville, township, paroisse et autre division ou municipalité, à l'exception des cités qui se trouvent dans les limites territoriales du comté, et aussi une union de comtés lorsqu'ils sont unis pour les fins municipales.

Dans une élection tenue pour un comté où il se trouve une cité, celle-ci ne serait pas, sous le régime de cette disposition, comprise dans le comté.

M. W. F. MACLEAN: Mais une ville le serait?

M. DOHERTY: Une ville le serait. Tout y serait compris, moins une cité.

M. KNOWLES: En ce qui regarde les provinces de l'Ouest, l'amendement sera sujet à la même exception? En d'autres termes, nos cités de la Saskatchewan seraient, quant à cela, maîtresses de leurs propres destinées?

M. DOHERTY: Je crains que l'amendement tel que rédigé ne réponde pas à cette fin. La disposition du présent bill est que:

En ce qui concerne les provinces de Manitoba, Saskatchewan et Alberta, le mot "comté" signifie divisions électorales qui s'y trouvent délimitées par la loi de la représentation.

Sous ce rapport, la définition diffère de celle qui est généralement donnée au mot "comté". Au reste, la loi le veut déjà ainsi en ce qui regarde la province du Manitoba. Quant à cette province, en effet, la loi porte actuellement que

"Comté" signifie les divisions électorales qui s'y trouvent délimitées par la loi de la représentation.

Nous ne faisons que rendre applicable à l'Alberta et à la Saskatchewan une loi qui déjà s'applique au Manitoba. Si l'honorable député pense qu'il est à propos de faire à l'égard de ces provinces la même distinction, je suis tout prêt à tenir compte de l'idée qu'il émet.

M. KNOWLES: Je suis peu au courant de la situation Le ministre la connaît mieux que moi; mais il se peut que nous ayions tort de faire une loi pour Ontario et une autre pour la Saskatchewan.

A première vue, je doute fort qu'il soit dans l'intérêt de la tempérance, disons dans l'Ouest, où la population des campagnes est très nombreuse, d'inclure un centre urbain dans une circonscription rurale. Car la population urbaine pourra juger inopportune et impossible d'application une loi de prohibition des boissons alcooliques, tandis que les gens des campagnes pourront être d'avis contraire et imposeront leur manière de voir aux citadins. Pour le moment, je ne me prononce ni pour ni contre le projet d'amendement; seulement si nous légiférons pour une certaine province autrement que pour une autre, nous ne devrions le faire qu'à bon escient.

M. DOHERTY: Il s'agit d'assimiler la loi de la Saskatchewan et de l'Alberta à celle en vigueur dans le Manitoba. De prime abord, on pourrait se figurer que les conditions dans l'Alberta et la Saskatchewan se rapprochent plus de celles du Manitoba que de celles de l'Ontario. Je n'ai entendu dire nulle part que la loi ne donne pas des résultats favorables dans le Manitoba, et, si je ne me trompe, la même disposition est applicable à la Colombie-Anglaise.

M. KNOWLES: Les établissements agricoles de la Colombie-Anglaise sont fort peu étendus en comparaison de ceux de la Saskatchewan.

M. DOHERTY: Si l'honorable député, qui, sans doute, est mieux au fait des conditions dans ces deux provinces de l'Ouest que je ne saurais prétendre l'être moi-même, est d'avis qu'il y aurait avantage à calquer la loi dans ces deux provinces sur celle en vigueur dans l'Ontario, plutôt que sur celle en vigueur dans le Manitoba, je me ferai un devoir d'examiner la question.

M. KNOWLES: Ce que j'en dis n'est pas le fruit de longues réflexions. Mais

je suis porté à croire que l'idée exprimée il y a un instant par le ministre est la plus juste, autant que je puis en juger. De ce qu'un certain état de choses existe dans le Manitoba, il ne faudrait pas trop se hâter de conclure que ce régime est applicable à la Saskatchewan. Effectivement, je préférerais en cette matière me conformer à l'exemple de l'Ontario, plutôt qu'à celui du Manitoba.

M. DOHERTY: De ce qu'une certaine disposition est en vigueur dans le Manitoba, on n'en saurait conclure qu'elle convient à la Saskatchewan, à moins qu'il ne soit démontré que la loi du Manitoba est mieux adaptée à la Saskatchewan que celle de l'Ontario. Je le répète, de prime abord, on jugerait que les conditions dans la Saskatchewan et l'Alberta se rapprochent davantage de celles du Manitoba que de celles de l'Ontario. Lorsque cette distinction fut à l'origine insérée dans la loi, je conjecture qu'on devait avoir quelque raison de la faire, et je ne sache pas que personne nous ait suggéré l'opportunité d'établir une distinction entre la loi en tant qu'applicable au Manitoba et la loi en tant qu'applicable aux autres provinces. Ma prétention n'est pas que, parce que la loi est telle pour le Manitoba, elle doit être telle pour la Saskatchewan et l'Alberta. Il s'agit entièrement de savoir quel est le régime qui convient le mieux à l'une comme à l'autre province.

M. KNOWLES: Le mot "comté" a-t-il le même sens dans l'Est que dans l'Ouest? Il est possible que cette petite discussion résulte de ce que le ministre, dans sa bonté, aurait donné une réponse sans avoir au préalable beaucoup examiné la question Je ne suis pas sûr qu'il y ait une différence. J'ai seulement demandé au ministre de nous renseigner exactement. Je me suis demandé si le ministre avait examiné la question avec assez de soin pour être certain de ne pas se tromper lorsqu'il affirme que l'état des choses dans le Manitoba n'est pas le même que dans l'Ontario. Je sais que tous ne sont pas d'accord sur ce point. Si le ministre est sûr de ne pas se tromper, n'en parlons plus; mais s'il a répondu un peu à la hâte, il est possible que la chose puisse s'expliquer et que même les villes du Manitoba restent maîtresses de leurs destinées.

M. DOHERTY: Ma réponse a consisté à citer le statut, et le texte en semble parfaitement clair. Je vais en lire tout ce qui a trait à cette question:

[M. Knowles.]

d) "comté" comprend toute ville, township, paroisse et autre division ou municipalité, à l'exception des cités, qui se trouvent dans les limites territoriales du comté;

e) relativement à la province de l'Ontario ou à toute autre province où il existe des districts judiciaires provisoires ou temporaires, "comté" comprend ces districts judiciaires provisoires ou temporaires;

f) relativement à la province du Manitoba, "comté" signifie les districts électoraux de cette province tels qu'ils sont désignés par la loi de représentation;

g) relativement à la province de la Colombie-Anglaise, jusqu'à l'époque où cette province aura été divisée en comtés et où il aura été établi des organisations municipales régulières dans chacun desdits comtés, "comté" signifie un district électoral conformément aux divisions de ladite province pour les fins des élections des députés à la Chambre des communes, et chaque district électoral de ladite province comprend toute ville, township, paroisse et autre circonscription ou minicipalité dans les limites territoriales de ce district électoral, ou d'une union de districts électoraux réunis pour les fins municipales.

Il est possible, en vue de cette première définition de "comté", qui en exclut les centres urbains, que la première disposition devrait être considérée comme se rapportant à ces comtés, tel qu'il a été subséquemment défini dans les autres provinces. Je me ferai un plaisir d'examiner la question. J'avoue franchement que je ne l'ai pas fait jusqu'ici, car ce qu'on nous représentait, et la seule chose qu'on nous représentait, c'était l'opportunité d'insérer une définition qui fût applicable à l'Alberta et à la Saskatchewan sans indication du mode d'application que l'on avait en vue.

M. OLIVER: A mon avis, la disposition édictée pour l'Ontario excluant les centres urbains devrait être déclarée applicable dans le cas de l'Alberta et de la Saskatchewan. L'autorité provinciale reconnaît la personnalité civile à une ville et lui confère des attributions particulières pour ce qu'elle juge être des raisons bonnes et suffisantes. Le simple fait de la constitution d'une cité par l'autorité provinciale témoigne du désir de l'autorité provinciale d'établir à cet endroit un centre distinct d'activité politique; et il me semble qu'il serait fâcheux de ne pas tenir compte de ce dessein nettement exprimé de l'autorité provinciale au moment de la constitution de la cité. Je suggère qu'en appliquant la loi aux circonscriptions électorales, la même exception soit faite en ce qui regarde les cités de l'Alberta et de la Saskatchewan que celle faite en termes très nets pour les cités de l'Ontario, et en termes moins nets en ce qui regarde les cités du Manitoba.

M. DOHERTY: J'examinerai la question, comme je l'ai dit il y a un instant. La définition du comté excluant les cités n'est

pas particulièrement applicable à l'Ontario, mais est une définition générale. Puis nous avons une disposition relative à l'Ontario, relative au Manitoba et relative à la Colombie-Anglaise, et nous allons avoir une telle définition en ce qui regarde la Saskatchewan et l'Alberta. Il me paraît fort possible qu'on doive interpréter la définition comme applicable à tous ces cas particuliers, et, alors, les cités seraient exceptées dans tous les cas. J'avoue n'avoir examiné aucune question, sauf celle de l'opportunité d'appliquer et d'adopter cette loi en vue de son application dans les deux provinces. Si nous tirons la conclusion qu'elle est applicable, le projet de loi pourra être réservé sous sa forme actuelle; si nous tirons la conclusion contraire d'après les représentations qu'on nous fait, je ne vois pas d'inconvénient à modifier le bill de manière à assurer l'exclusion des cités.

Sir WILFRID LAURIER: Je n'étais pas ici lorsque le débat s'est engagé, mais j'ai entendu les explications fournies par l'honorable ministre lors du dépôt du bill. Dans cette circonstance, il ne s'est nullement expliqué sur la raison d'être du bill. Faut-il comprendre que ce bill est demandé par les sociétés de tempérance, ou le changement de la loi existante est-il sollicité par les provinces de l'Ouest?

M. DOHERTY: Avant l'arrivée du très honorable monsieur, je m'étais efforcé d'exposer les raisons qui ont motivé le dépôt de ces projets d'amendement. Des personnes qui s'intéressent au mouvement en faveur de la tempérance nous ont représenté que la loi n'était pas susceptible d'application dans le Saskatchewan, et si je ne me trompe, l'honorable député d'Edmonton (M. Oliver), ces jours derniers encore, signalait le manque d'une disposition dans la loi la rendant susceptible d'application pratique dans ces provinces. En effet, il nous paraît juste et raisonnable qu'une loi destinée à être appliquée généralement, et qui dans la pratique n'est pas susceptible d'application dans ces provinces particulièrement, faute de définition de ces comtés ou districts dans lesquels la loi pourrait être mise en vigueur, doive être modifiée de manière à ce qu'elle puisse être appliquée par tout le pays généralement. Les autres projets de modification insérés dans le bill ne sont pas tant la suite de représentations qui nous auraient été faites que de difficultés que soulève la mise en œuvre de la loi et dont nous avons été grièvement incommodés. Par exemple, on était dans l'embarras lorsqu'il s'agissait de se procurer une liste en vue d'une élection à propos de l'extension proposée des dispositions de la loi de tempérance du Canada à tel ou tel district, surtout lorsque ce district, ou partie de ce district, se trouvait situé en territoire encore inorganisé de l'Ontario. Comme je l'ai expliqué, aux termes de la loi actuelle, qui confère le droit de suffrage dans les questions relevant de la loi de tempérance à toute personne qui serait admise à voter dans une élection au fédéral tenue au même moment, il y a lieu, dans le cas d'un district situé comme je viens de le dire, de dresser une liste pour cette partie du district compris en territoire inorganisé en conformité de la loi des élections fédérales; et on jugeait, en outre, que cette liste nouvelle devait être préparée pour toute la superficie de la circonscription fédérale. Peut-être ne se trouvait-il qu'un dixième de la circonscripttion fédérale d'englobé dans la circonscription où l'on désirait faire déclarer applicables les dispositions de la loi de tempérance, mais il n'en fallait pas moins préparer les listes pour la circonscription tout entière, ce qui imposait une lourde et inutile dépense. C'était là une des difficultés.

Une seconde difficulté qui s'est présentée avait également trait au district non organisé. Afin qu'une consultation populaire puisse avoir lieu dans un comté, selon les dispositions de cette loi, il faut une requête qui soit signée par 25 p. 100 des électeurs qualifiés. La difficulté que l'on rencontrait à ce propos, c'est que là où le comté pour des fins du scrutin de tempérance se composait de districts organisés et de districts non organisés, nous nous trouvions dans cette position-ci: lorsque le réquérant présentait sa requête, il était assez facile de s'assurer si elle était signée par 25 p. 100 des électeurs du district organisé, car il existait une liste à laquelle on pouvait recourir, mais lorsqu'on en venait au district non organisé, il était excessivement difficile, sinon impossible pour le requérant d'établir d'une manière satisfaisante qu'il avait obtenu les signatures de 25 p. 100 des personnes qui avaient droit de vote à cette élection relative à la tempérance, car les listes n'étant préparées que pour les fins de ce scrutin de tempérance, ne l'étaient qu'après coup, lors de la présentation et de l'octroi de la requête pour l'élection. C'est surtout à cause des difficultés que je viens de mentionner relativement aux districts non organisés, que l'on en est venu à la décision de modifier la loi. Lorsque nous eûmes décidé de modifier la loi, on nous

fit remarquer que, dans son état actuel, comme je l'ai dit il n'y a qu'un moment, elle ne pouvait s'appliquer dans ces deux provinces, et nous avons cru devoir résoudre la diffisulté.

M. ROBB : En préparant cette loi, le ministre a-t-il tenu compte des représentations que lui a faites, au mois de mars 1913, le Dr Bazin, d'Ormstown, en sa qualité de représentant de l'association de tempérance de la province de Québec?

M. DOHERTY: Nous avons certainement accordé aux représentations que nous a faites le docteur Bazin toute l'attention qu'elles méritaient, à cause de leur valeur intrinsèque d'abord, et ensuite, à cause de la source d'où elles provenaient. Mais la principale proposition que nous a faite le Dr Bazin, demandait une modification bien plus radicale de la loi que celle que nous proposons à l'heure actuelle. De fait, il aurait été difficile de qualifier du nom de modification sa proposition, car il suggérait une procédure tout à fait nouvelle, afin de faire adopter la loi concernant la tempérance du Canada. Je me fie à ma mémoire, en faisant ces déclarations, mais je ne crois pas me tromper.

La principale proposition qu'a faite le Dr teur Bazin consistait en ceci: à chaque élection générale, on soumettrait simultanément à tout le pays, si j'ai bien compris, la question, à savoir: si le peuple est en faveur de la loi de tempérance du Canada ou bien de la prohibition, sous quelque forme que ce soit. C'est évidemment là une proposition qui demande une étude plus sérieuse que aucune des modifications que l'on se propose d'apporter à la loi, et qui n'ont pour but que de rendre son application plus facile que sous les circonstances actuelles.

M. CARROLL: Je désire attirer l'attention du ministre sur une disposition de la loi qui me paraît être une anomalie. Toute ville située dans un comté où la loi de tempérance du Canada est mise en vigueur n'est pas sujette à ses dispositions; mais si une municipalité obtient une charte de ville, après que la loi a été mise en vigueur, la nouvelle ville tombe sous le coup de la loi de tempérance, tout comme le reste du comté. Si c'est l'intention de la loi, que toutes les villes soient exemptées, on devrait la modifier de façon à prévoir le cas où une municipalité est érigée en ville, après sa mise en vigueur. La cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, rendant jugement sur un bref de certiorari, a décidé que les municipalités qui sont érigées en villes, après la mise en vigueur de la loi de tempérance, dans le comté où elles sont situées, sont sujettes aux dispositions de cette loi.

M. DOHERTY: Je ne vois rien, dans la loi de tempérance du Canada, qui l'empêche d'être mise en vigueur dans une ville. La seule disposition qu'elle renferme à ce propos, c'est que si on l'adopte dans un comté, les villes seront exemptées; mais elles peuvent très bien la mettre en vigueur si elles le désirent. L'objet de cet article, ce n'est pas de déclarer que la loi Scott ne peut être mise en vigueur dans les villes, mais il a pour but d'empêcher les villes d'être gouvernées par le reste du comté où elles sont situées.

M. CARROLL: Mais l'honorable ministre ne répond pas exactement au point que j'ai soulevé. La loi, telle qu'elle est à l'heure actuelle, déclare que si la loi de tempérance est mise en vigueur dans un comté où se trouve une ville, cette dernière est soustraite à son application.

M. DOHERTY: La loi pourvoit simplement à ce que la ville ne soit pas liée par les agissements du reste du comté où elle se trouve située.

M. CARROLL: C'est exactement cela. Si une municipalité est érigée en ville, après que le comté où elle est située s'est soumis à l'application de la loi de tempérance, les dispositions de cette loi ne s'appliquent pas à la ville en question. A mon avis, on devrait ajouter un article à la loi, afin de rendre son application uniforme à l'endroit des villes qui croissent dans les comtés où la loi de tempérance est mise en vigueur. Le simple fait que le comté s'est prononcé en faveur de la loi Scott ne devrait pas signifier que la loi s'appliquera également à un village, qui est érigé en ville par la suite, surtout si l'on considère que ce village serait exempté, s'il possédait une charte de ville, au moment où le comté se prononce en faveur de la mise en vigueur de la loi de tempérance.

M. DOHERTY: Il serait peut-être désirable de pourvoir à ce que la ville comprise dans les limites d'un comté, parce qu'elle est devenue ville, puisse avoir le droit de se soustraire à l'application de la loi. Toutefois, je ne vois pas bien comment il serait possible de faire qu'un territoire qui faisait partie d'un comté au temps du scrutin, et conséquemment comme tel, se trouve lié par le résultat de l'élection, pourrait cesser d'être sujet à l'application de la loi, par le seul fait qu'il est devenu

ville. C'est là une proposition qui, à mon sens, pourrait être acceptable, si la loi contenait une disposition à l'effet qu'elle ne s'applique jamais aux villes; mais, si je comprends bien, ce n'est pas là ce que dit la loi. Elle peut être mise en vigueur dans les villes, si l'on veut prendre les moyens à notre disposition. Là où la loi est mise en vigueur, dans un territoire qui n'est pas érigé en ville à ce moment-là, mais qui le devient par la suite, le fait que cette partie de territoire est érigé en ville ne peut changer en rien cet autre fait que la loi de tempérance a été régulièrement mise en vigueur dans les limites de ce district. Qu'une partie d'un district, parce qu'elle a été érigée en ville, doive être mise en possession d'un moyen exceptionnel de se soustraire à l'application de la loi de tempérance à laquelle elle était sujette avant de devenir ville, c'est là une question qui mérite considération, mais à première vue, selon moi, il ne va pas de soi que, tout simplement parce qu'un village est devenu ville, il doive nécessairement être débarrassé d'un état de choses qu'il a contribué à s'imposer à lui-même avec le reste du comté.

M. CARROLL: Cette loi ne renferme aucune disposition, selon moi, qui permette à cette nouvelle ville, qui reçoit sa charte après la mise en vigueur de la loi de tempérance, dans le comté, de se soustraire à son application. C'est de là que provient toute la difficulté. Si c'est l'intention du législateur d'avoir une loi pour la ville et une autre pour le comté, ou de laisser à la ville le choix, quelle que soit la décision que prenne le reste du comté, la loi devrait contenir une disposition pour couvrir le cas des nouvelles villes qui peuvent surgir. Je discute la question simplement au point de vue d'obtenir une loi uniforme. Dans la ville dont j'ai le nom à l'esprit en parlant, on ne pourrait établir un système de permis avec la loi telle qu'elle existe, à l'heure actuelle. On en serait empêché par le vote du comté, pris à une époque où sa population ne dépassait probablement pas le tiers de celle de la ville, aujourd'hui.

M. DOHERTY: L'honorable député doit se rendre compte que sa proposition n'a nul rapport directement avec la modification proposée, et, je dois le confesser, c'est la première fois que cette question est signalée à mon attention. Il me faudrait étudier le sujet plus à fond avant de décider si, oui ou non, nous devrions présenter un bill afin d'obvier à cette difficulté. La modification que nous sommes à étudier a simplement trait à la confection des listes électorales, et le but que nous cherchons à atteindre, c'est de rendre la loi applicable dans des provinces où on ne peut le faire, à l'heure actuelle. Je serai très heureux d'étudier la proposition qui vient d'être faite, et de voir si l'on peut y apporter le remède voulu.

M. WRIGHT: On peut considérer comme admis que, dans un comté d'Ontario, de Québec ou de n'importe quelle autre province où il existe des comtés, ou dans une division électorale des provinces de l'Ouest, où la loi de tempérance a été mise en vigueur, la ville comprise dans les limites de ce comté, s'est prononcée en sa faveur. Sinon, la ville posséderait un remède à la situation: elle pourrait faire signer une requête et demander que l'on prenne de nouveau le vote.

M. CARROLL: Elle ne le pourrait pas.

M. WRIGHT: De cette façon elle pourrait se soustraire à l'application de la loi. Si la chose n'est pas possible, on pourrait facilement modifier la loi de manière à lui accorder ce pouvoir. Je ne crois pas, toutefois, qu'un village puisse se soustraire à l'application de la loi simplement en se faisant ériger en ville; car, pour obtenir une charte de ville, un village doit posséder une population spécifiée. Dans l'Ouest, par exemple, nous connaissons des endroits qui n'ont qu'une population de 2,000 âmes, et qui sont devenus villes pour ainsi dire spontanément.

M. KNOWLES: La loi requiert une population de 5,000 âmes.

M. WRIGHT: Je citerai à mon honorable ami, Weyburn, qui n'a qu'une population de 2,000 à 3,000 âmes.

M. KNOWLES: C'est une ville qui a une population de 7,000 âmes.

M. WRIGHT: Si nous entrons dans cette voie-là, on devrait spécifier des villes ayant une population d'au moins 10,000 âmes.

M. OLIVER: Le paragraphe (c) de l'article 2 est ainsi conçu:

Dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, à tout bureau d'enregistrement ou à tout bureau de shérif dans les districts électoraux respectifs.

Mais cela sans doute se rattache à l'affichage des avis relatifs à la tenue des élections. En Alberta et en Saskatchewan, il existe un certain nombre de districts électoraux où il ne se trouve ni bureau de shérif ni bureau d'enregistrement, et il faut établir quelque autre disposition dans ce but.

M. DOHERTY: Est-ce qu'il n'y a pas un shérif dans chaque comté?

M. OLIVER: Dans certains districts électoraux fédéraux, il ne se trouve pas de shérif.

M. DOHERTY: Je comprends la difficulté et je serais bien aise d'y remédier. Ce qu'on désire, c'est de s'assurer de quelque local pour l'affichage des avis et où ils obtiendraient la plus grande publicité possible. L'honorable député pourrait peut-être me venir en aide à cet égard.

M. OLIVER: A mon avis, il faudrait abandonner la solution de la question au fonctionnaire du Gouvernement fédéral. Je ne connais pas de bureau dans un comté quelconque où l'on pourrait obtenir pareille publicité. Le bureau auxiliaire des terres domaniales serait bien en vue; mais il est possible que dans certains comtés il ne se trouve pas de bureau de ce genre.

M. BUCHANAN: Au sujet de l'article portant que les districts électoraux soient désignés comme comtés par les objets de la présente loi, je ferai observer qu'après le remaniement de la carte électorale, les villes de l'Ouest canadien seront divisées. Il y aura Calgary-est et Calgary-ouest. On pourrait adopter cette mesure dans la partie est de la ville qui alors serait sans buvettes, tandis que l'autre partie aurait des débits de spiritueux. Comment le ministre agirait-il en pareille circonstance?

M. DOHERTY: S'il arrive, après mûre considération, qu'on demeure convaincu que la ville est comprise dans le comté pour les objets de la présente loi, dans sa rédaction actuelle, je modifierai le bill de manière à exclure la ville et à la laisser subsister, comme dans ces provinces, à titre d'entité distincte et alors elle pourra, à ce titre, adopter ou ne pas adopter la loi en discussion, à son propre gré.

M. WRIGHT: Le ministre de la Justice restreint-il cette disposition aux villes de 10,000 âmes?

M. DOHERTY: Quant à la proposition tendant à introduire une modification relativement à la population des villes qui seraient exclues des comtés, je dois dire, qu'à mon avis, elle tend à modifier ce que je pourrais appeler l'essence même de la loi de tempérance du Canada. Je n'ai pas étudié la question.

On nous a pressés de faire adopter d'urgence ces modifications de la procédure consacrée par la loi de tempérance du Canada. On ne nous a rien suggéré au sujet du chiffre de la population voulue pour l'exclusion de la ville. Il semble évident que nous ne saurions terminer nos travaux sur le bill sans plus ample délibération; aussi serais-je bien aise d'étudier cette proposition et de m'assurer s'il est possible d'y faire droit. On m'a suggéré que la permission d'afficher l'avis au bureau de poste pourrait offrir la solution de la difficultée soulevée.

M. OLIVER: En effet, le choix du bureau de poste serait parfait.

M. DOHERTY: Nous pourrions ajouter "ou au bureau d'enregistrement ou au bureau du shérif, ou à défaut de ces bureaux dans tout bureau de poste". Il serait préférable, sans doute, que l'avis fut affiché de préférence au bureau d'enregistrement ou au bureau du shérif, là où ils existent?

M. OLIVER: Oui.

M. KNOWLES: Là où il n'existe pas de bureau d'enregistrement ni de bureau du shérif, il serait préférable, à mon sens, que la pétition fût tout simplement adressée au secrétaire d'Etat, qui choisirait l'endroit où doit être affiché l'avis.

M. DOHERTY: Nous pourrions décréter qu'il sera affiché à l'endroit désigné par le secrétaire d'Etat.

M. KNOWLES: Que l'individu en question adresse tout simplement sa pétition au secrétaire d'Etat, qui désignera le local où doit être affiché l'avis.

M. DOHERTY: A mon avis, cette proposition l'emporte sur celle relative au choix du bureau de poste. Je tâcherai de rédiger un amendement en ce sens. Je propose la modification de l'article 2 par l'addition du texte suivant à la fin de l'alinéa (c):

Ou, s'il n'existe pas de bureau d'enregistrement ou de bureau du shérif, alors un tel endroit que pourra désigner le secrétaire d'Etat dans ce but.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

Sur l'article 5 (publication de l'avis dans un journal).

M. GRAHAM: Pourquoi est-il décrété que l'avis doit être publié dans un journal, à ou près "de la ville"? Pourquoi le texte ne porte-t-il pas "dans" la ville?

M. DOHERTY: On peut tenir pour presque certain que chaque ville possède un journal; seulement, il faut bien que le texte soit rédigé de façon à répondre à l'éventualité où il ne se publie pas de journal dans la ville. Je ne sache pas qu'on puisse tenir pour certain que toutes nos villes pos-

sèdent des journaux; elles devraient certainement en avoir.

M. GRAHAM: En droit, supposons qu'un individu insère un avis dans un journal publié à cinquante milles d'une ville: serait-ce près de la ville? La loi en discussion ne l'oblige pas à insérer cet avis dans un journal publié dans la ville; il pourrait l'insérer dans un journal publié ailleurs.

M. DOHERTY: Rien ne s'oppose à la modification de la loi de façon à ce qu'elle décrète que l'avis doit être inséré dans un journal de la ville.

M. GRAHAM: S'il en existe un.

M. DOHERTY: S'il se publie un journal dans cette ville, ou s'il n'en existe pas, alors dans l'endroit le plus rapproché. Je propose la modification de l'article 5 par la radiation des mots "à ou près," 41e ligne, et la substitution du mot "dans".

M. WRIGHT: Cette loi, je présume, peut s'appliquer aux électeurs des municipalités où il ne se publie pas de journal, et à mon sens, l'avis devrait figurer dans quelque journal du comté ou du district où a lieu le scrutin, quand bien même ce ne serait pas près de la ville. Il serait opportun que le journal le plus rapproché pût publier cet avis, si l'on veut que les électeurs en bénéficient.

M. DOHERTY: L'intention est que l'avis de la demande en invalidation de l'élection figure pendant deux semaines dans deux journaux publiés dans la ville ou près de là ou dans le comté où a lieu le scrutin, ou bien s'il ne se publie pas de journal dans cette ville ou ce comté, alors dans le journal le plus rapproché. Je propose:

La modification de l'article par l'insertion, à la 42e ligne, après le mot "endroit", du texte suivant:

Ou s'il ne se publie pas de journal dans la ville ou le comté, alors dans ce journal et dans un journal dont le lieu de publication est plus rapproché de cette ville ou de ce comté; ou s'il ne se publie pas de journal dans cette ville ou ce comté, alors dans deux journaux dont le lieu ou les lieux de publication sont le plus rapprochés de cette ville ou de ce comté.

M. PROULX: L'article ne dit point en quelle langue doit se publier l'avis. Dans les provinces où l'anglais et le français sont langues officielles, l'avis, je suppose, devrait se publier dans les deux langues.

M. DOHERTY: C'est là une proposition légitime. Nous pourrions peut-être ajouter que, dans la province de Québec, l'avis doit être publié dans les deux langues.

M. PROULX: Au Manitoba, ces deux langues sont officielles.

M. DOHERTY: Je propose l'addition du texte suivant à l'amendement:

Cette publication se fera en français et en anglais dans la ville ou le comté où il est publié un journal en chacune de ces langues.

(On adopte l'article ainsi modifié.)

M. DOHERTY: Je propose la modification du bill par l'insertion à l'article 2 des alinéas suivants:

a. Dans toute ville ou tout comté ou toute partie d'iceux, s'il n'existe pas de listes électorales utilisables pour les objets de la présente loi, la pétition devra contenir les signatures authentiques d'un quart du nombre soit des électeurs soit des personnes possédant les qualités d'électeurs, sauf celle de figurer sur les listes de votants, pour telle ville ou tel comté.

3. Pour les objets du présent article, le nombre d'électeurs dans toute ville ou comté dans lesquels ou dans toute partie desquels il n'existe pas de listes électorales utilisables pour les objets de la présente loi sera:

(a) Là où il y a des listes électorales en vigueur pour partie de telle ville ou de tel comté, le nombre d'électeurs sur ces listes, ainsi que le nombre d'électeurs qui figuraient sur les dernières listes électorales qui étaient en vigueur dans le reste de telle ville ou de tel comté;

(b) Là où il n'y a pas de listes électorales en vigueur dans telle ville ou tel comté, alors le nombre d'électeurs qui figuraient dans les dernières listes électorales qui étaient en vigueur dans telle ville ou dans tel comté; ou

(c) Là où il n'y a pas de listes électorales en vigueur dans l'ensemble ou dans partie de toute ville ou comté, le nombre qui sera établi à la satisfaction du secrétaire d'Etat comme étant la totalité des personnes possédant les qualités d'électeurs pour telle ville ou tel comté, sauf celle de figurer sur la liste des votants.

Le but visé par cet amendement est de répondre à la situation où le secrétaire d'Etat doit déterminer si 25 p. 100 des votants ont signé la pétition et où en tout ou en partie alors qu'il n'existe pas de listes électorales pour les districts où doit avoir lieu l'élection. Là où l'absence de listes électorales n'est que partielle, le secrétaire d'Etat doit prendre comme totalité des votants le nombre global d'électeurs inscrits sur les listes existantes, outre le nombre total de votants qui figuraient sur la dernière liste électorale pour la partie ou le district de comté où il n'existe pas de liste électorale.

Quand il n'y a pas de listes d'électeurs pour tout le comté, il prend le nombre des électeurs qui étaient inscrits sur les dernières listes des électeurs. Finalement, comme alternative, s'il y a quelque raison pour cela, il peut prendre ce qui est admis

d'une autre manière comme devant former 25 p. 100 des gens qui ont réellement le droit de voter. Le but est d'éviter la nécessité de cette dernière mesure dans tous les cas et de faciliter l'établissement des 25 p. 100 chaque fois qu'on peut le faire en se reportant aux dernières listes qui existent des électeurs.

(L'amendement est adopté.)

M. DOHERTY: J'ai l'honneur de proposer d'amender encore le bill en ajoutant, à la fin de l'article 5, le paragraphe suivant:

Aucune action ne sera intentée avant que le plaignant n'ait donné une garantie pour les frais à la satisfaction du tribunal devant lequel il se propose d'intenter son action, et aucune action ne sera admise après une durée d'un an depuis la date des élections.

C'est une obligation pour toute personne contestant une élection de donner une garantie pour les frais à la satisfaction du tribunal et de plus c'est la fixation d'un délai pour faire la contestation.

M. PROULX: Le ministre ne pense-t-il pas qu'un an c'est un peu long?

M. DOHERTY: Je crois en effet que c'est un peu long.

M. PROULX: Six mois seraient suffisants.

M. W. F. MACLEAN: Notre loi électorale dit trente jours.

M. DOHERTY: Je n'ai pas d'objection à accepter la proposition de mon honorable ami (M. Proulx).

M. PROULX: Six mois suffisent amplement pour obtenir tous les renseignements en vue de contester une élection.

M. DOHERTY: C'est mon avis, et il est désirable qu'on ne laisse pas se prolonger trop longtemps la période durant laquelle la question restera sans être réglée.

(L'amendement ainsi modifié est adopté.)

M. PROULX: Il y a un autre article qui donne puridiction aux cours supérieures de record. Il serait peut-être aussi bien d'accorder juridiction en ces matières aux juges des cours de comtés. Ils sont suffisamment compétents pour juger ces causes qui sont pour la plupart des questions de faits.

M. DOHERTY: Je ne voudrais pas laisser entendre que les juges des cours de comté ne sont pas compétents pour juger ces causes, mais ce sont des affaires importantes qui font parfois naître d'une façon ou de l'autre beaucoup d'opinions divergentes. Dans ces conditions il semble désirable de laisser ces questions sous la juridiction des juges de la haute cour. Un autre motif est que si nous donnons la juridiction aux juges de comté, nous ne pouvons pas établir la même juridiction dans tout le pays, parce que nous n'avons pas de juges de cour de comté dans la province de Québec.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

M. DOHERTY: Avant que le bill ne soit lu pour la 3e fois, j'aurai fait régler la question de l'exemption des villes et, si c'est nécessaire pour obtenir ce résultat, je ferai toutes les procédures qui pourraient être obligatoires pour amender le bill.

(Rapport est fait du bill.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE L'IRRIGATION.

La Chambre siège de nouveau en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour étudier le bill (n° 138) présenté par M. Roche et tendant à amender la loi de l'irrigation.

Sur l'article 5 (le ministre peut autoriser le détournement de l'eau).

M. BUCHANAN: On m'a signalé que cet article aura un effet sur un certain litige entre ceux qui emploient le fossé d'irrigation du Pacifique-Canadien près de Strathmore, dans leur procès intenté à la Canadian Pacific Railway Irrigation Company, parce que cette loi est faite rétroactive. On m'a demandé d'insister auprès du ministre pour que ceux qui utilisent l'eau puissent avoir encore la possibilité d'intenter leur procès contre la compagnie. A ce propos, je lirai une lettre que j'ai reçue et qui expliquera l'affaire un peu plus clairement que je ne pourrais le faire moi-même. Elle est écrite par le président du comité du procès de principe. Comme le sait le ministre, il y a eu beaucoup de difficultés dans cette région avec la Canadian Pacific Irrigation Company:

Vous constaterez à la page 3 '20 F', une disposition permettant au ministre d'émettre des permis à des personnes ou à des compagnies pour détourner et employer l'eau pendant la période de construction, et l'article 15 contient une disposition pour les actions s'appliquant à tous les cas pour lesquels le ministre a donné des permis, ce qui me paraît être destiné à autoriser ce que le ministre a déjà fait et qui n'avait pas été autorisé précédemment.

C'est ce qu'ils veulent éviter, ils demandent à ce qu'on les laisse aller jusqu'au

bout de leur dispute sans loi rétroactive—c'est-à-dire qu'ils ne veulent absolument pas qu'on nuise en quoi que ce soit à leurs intérêts par ce projet de loi et ils prétendent qu'il interviendra dans leurs affaires.

On paraît très monté dans cette région à propos de la façon dont on a traité les cultivateurs qui ont acheté du terrain de cette compagnie d'irrigation du Pacifique-Canadien. Le ministre sait qu'il y a eu des difficultés à propos de la nouvelle classification des terres. On prétend que les cultivateurs pourraient être obligés de payer plus qu'ils ne devraient pour le terrain qu'ils ont acheté. On leur avait garanti que ces terres seraient irrigables et ils prétendent qu'en vertu de la reclassification, des terres qui ont été reconnues comme non irrigables, mais qui ont été vendues comme irrigables et devant participer à l'irrigation depuis la date de l'achat, seront payées $8 l'acre. On m'a fait comprendre, et je voudrais le dire au ministre, que cette difficulté est grave dans cette région. On y est très excité et très mécontent. Le comité des griefs de la région demande qu'on nomme une commission royale pour faire une enquête sur les accusations des cultivateurs contre la compagnie d'irrigation, avant que le Gouvernement ne prenne une décision à propos du déclassement de la terre. On m'a aussi signalé que des fonctionnaires du département adressent des lettres aux cultivateurs de la région, les avisant que c'est dans leurs intérêts de signer un nouveau contrat avec la compagnie d'irrigation du Pacifique-Canadien qui contient des dispositions relatives au reclassement qui imposerait de nouveaux frais aux cultivateurs. Sans doute, la compagnie explique son cas à sa façon—que les terres sont satisfaisantes et que les conditions de la vente ont été remplies. Mais des gens qui font des irrigations d'une façon pratique et qui sont dans cette région depuis qu'on a inauguré la culture par l'irrigation m'ont fait observer que les conditions étaient faussement décrites et qu'avec le nouveau classement ils seraient forcés de payer $8 de plus en sus du prix initial pour leurs terres que l'on prétendait être irrigables. Je porte cette affaire à la connaissance du ministre, parce que le comité du procès de principe s'oppose à l'adoption de cet article. Il préfère qu'on laisse aux cultivateurs la possibilité de faire un procès à la compagnie d'irrigation et il prétend que cet article nuirait à leurs droits.

M. ROCHE : Il n'est absolument pas dans notre intention que ce bill intervienne en quoi que ce soit avec ceux qui ont des étendues de la Canadian Pacific railway irrigation Co., et je ne vois pas comment une interprétation de ce genre pourrait être faite dans ce cas. D'autre part, il y a eu des cas où il eût été très dur de refuser à une compagnie d'irrigation—je ne parle pas de la Canadian Pacific Railway Irrigation Co.—le privilège d'employer une partie de sa canalisation avant que tout le réseau ne fût complet. Je sais qu'il s'est produit des difficultés considérables entre le chemin de fer Pacifique-Canadien et ceux qui utilisent l'irrigation sur ses terres. La question a été portée à mon attention il y a environ un an. J'ai vu des représentants de la compagnie et des cultivateurs et j'ai décidé, après les avoir entendus, de faire un nouveau classement de ces terres, pour savoir si elles étaient irrigables, ou non. La compagnie a d'abord protesté énergiquement et ne voulait pas se soumettre à une classification nouvelle. A cette époque on demandait surtout au Gouvernement d'instituer une enquête ou de faire un nouveau classement. Nous faisons maintenant reclasser ces terres, parce que la compagnie s'est soumise à la requête. Les travaux de reclassement sont exécutés par des ingénieurs de la compagnie et par d'autres au nom du Gouvernement. Ce bill n'empêchera aucun procès de principe de pouvoir être discuté devant les tribunaux. En réalité, dans la pratique, depuis que la loi a été mise en vigueur en 1894, les personnes ont pu utiliser leurs travaux construits en partie, sans prendre une licence. Le bill a simplement pour but de légaliser ce qui a été fait jusqu'ici. Je puis citer des exemples qui m'ont été fournis par le département pour montrer les avantages qu'il y a de permettre à une compagnie d'irrigation d'irriguer les terres avant que les travaux ne soient entièrement terminés.

Il y a quelques années, dans les premiers temps de Moosejaw, cette ville tirait son eau du creek de Moosejaw qui traverse la ville. Cette provision n'a jamais été d'une qualité satisfaisante et à la fin elle devint insuffisante également en quantité. La ville demanda la permission de se procurer un nouvel approvisionnement en captant des sources éloignées de plusieurs milles.

Cette demande fut faite au mois de juin 1908. La ville fut autorisée à commencer les travaux en 1913, à la condition qu'elle achetât le droit de passage. Les travaux avaient été commencés avant que l'autorisation fût donnée et la ville ne pût obtenir qu'une partie du droit de passage. Elle était dans la nécessité absolue de se procu-

rer de l'eau à cette source, aussitôt que les travaux furent assez avancés pour permettre la pose d'une conduite. Ni le Gouvernement du temps ni le Gouvernement actuel ne firent la moindre objection. La ville n'a pas encore obtenu un permis pour s'approvisionner d'eau à cet endroit, vu qu'elle n'a pas encore réussi à obtenir le droit de passage sur tout le parcours. Cependant, il y a quatre ans que la ville s'alimente d'eau à cette source. La situation est exactement la même pour l'approvisionnement d'eau qu'elle prend à Sandy-Creek, près de Caron. Là non plus les travaux ne sont pas terminés, mais la ville avait tellement besoin d'eau que cet aqueduc fonctionne depuis quelque temps, sans permis. Je pourrais citer beaucoup d'autres cas pour prouver que ce serait un très grand inconvénient que de ne pas permettre l'octroi du permis avant que tous les travaux soient terminés. Mon honorable ami peut être certain que l'intention du bill n'est pas du tout d'intervenir dans la décision d'une cause pendante.

M. OLIVER: Parmi les documents que l'honorable député de Medicine-Hat a ici, je vois l'opinion d'un avocat qui dit que l'adoption de ce bill interviendrait dans une cause pendante. Le ministre aurait-il objection à insérer une disposition déclarant que la nouvelle loi ne pourra pas être invoquée dans aucune cause pendante?

M. ROCHE: Je n'y vois aucune objection.

M. BUCHANAN: Voici ce que dit l'avocat en question:

Il existe les différends entre la compagnie du chemin de fer et ceux qui utilisent l'eau, au sujet des obligations de ces derniers et, comme cette loi aurait un effet rétroactif, les droits et les obligations de la compagnie du chemin de fer et de ceux qui font usage de cette eau pourraient être modifiés.

J'ai envoyé une copie du bill imprimé au comité et à l'avocat qui fait cette déclaration.

M. ROCHE: Je crois que toutes les objections disparaîtraient, si on ajoutait les mots suivants à l'article 5:

Mais ne s'appliquera à aucune cause au sujet de laquelle des procédures sont maintenant engagées.

M. McKENZIE: Je ne connais pas les détails du bill, mais je ferai observer à mon honorable ami que lorsqu'une disposition de cette nature est insérée dans un bill, elle est généralement rédigée comme suit:

[M. Roche.]

Rien dans la présente loi ne s'appliquera à aucune cause au sujet de laquelle des procédures sont maintenant engagées.

L'amendement que propose mon honorable ami dit que rien dans cet article ne s'appliquera aux causes pendantes, mais il peut y avoir d'autres dispositions du bill de nature à nuire à une cause pendante. Si le ministre désire que rien dans le bill ne puisse s'appliquer à une cause pendante, il vaut mieux le dire clairement, en ajoutant un dernier article au bill.

M. ROCHE: La loi actuelle s'applique à toutes les causes pendantes. Je crois que ce serait aller trop loin que de dire que rien dans cette loi ne peut s'appliquer à ces causes.

M. McKENZIE: Je parle du bill que nous discutons en ce moment et non de la loi déjà votée. Le ministre pourrait rédiger son amendement comme suit: "Rien dans l'acte amendant la loi"; cela rendrait la chose parfaitement claire.

M. ROCHE: Je n'ai aucune objection à cet amendement.

M. MURPHY: Je ferai observer au ministre que cet amendement devrait se trouver à la fin du bill.

M. ROCHE: Très bien.

M. BUCHANAN: J'ai ici une déclaration de M. Henry Sorensen, de Strathmore, au sujet du nouveau classement des terres. M. Sorensen est président du Farmers' Combined Irrigation Committee. Voici ce qu'il dit:

Au sujet du nouveau classement qui se fait en ce moment, vous remarquerez que dans le document qu'on a demandé aux cultivateurs de signer en s'engageant à accepter le classement fait par le Gouvernement, on demande à chaque cultivateur de consentir à une nouvelle dépense de $8 par acre, pour l'irrigation et certains autres travaux se rapportant aux terres.

Cela veut tout simplement dire qu'après que le chemin de fer Canadien-Pacifique a déjà exigé des prix exhorbitants pour une prétendue irrigation des terres, et qu'après que l'eau a causé tant de dommages aux terres qu'elles sont devenues impropres à la culture, les cultivateurs devront dépenser encore $8 par acre pour tâcher de remettre les terres dans l'état où elles étaient avant d'avoir été endommagées par l'eau.

Cette déclaration au sujet du nouveau classement se retrouve dans d'autres lettres que j'ai reçues de cultivateurs de cette région. Ils disent que ce nouveau classement imposera sur certaines terres une nouvelle dépense de $8 par acre. J'ai ici une formule du marché et une lettre du surintendant de l'irrigation, datée du 23 février et adressée à un cultivateur de la région; elle est ainsi conçue:

Département de l'Intérieur,
Canada.
Ottawa, 23 février 1914.

Monsieur,—D'après les documents déposés au département par le Canadian Pacific Railway, vous avez acheté de cette compagnie certains terrains irrigables et non irrigables et vous avez fait un marché avec la compagnie pour qu'elle vous fournisse de l'eau pour l'irrigation des terres irrigables ainsi achetées.

La compagnie a donné avis au département que les travaux pour l'irrigation de la partie ouest du territoire à irriguer sont terminés et elle demande qu'on lui délivre un permis.

Le ministre de l'Intérieur a décidé qu'avant que les ouvrages tels que construits soient acceptés, et qu'avant qu'un permis soit délivré en faveur de la compagnie, il faut que le classement des terres irrigables, fait par la compagnie, soit vérifié et, au besoin, revisé par les fonctionnaires du département. La compagnie devra fournir aux commissaires de l'irrigation les plans et les données dont ce dernier pourra avoir besoin pour les fins du classement. Quand ces plans auront été reçus, le commissaire fera faire sur place l'inspection nécessaire, pour s'assurer de l'exactitude des plans et pour ordonner un nouvel arpentage, si c'est nécessaire. Alors le classement de la compagnie sera minutieusement vérifié et revisé, au besoin.

La compagnie a consenti et s'est engagée à accepter ce classement et à rédiger ses marchés pour la vente de l'eau, en conformité de ce classement. Je dois, par conséquent, vous demander si vous êtes ou non disposé à accepter pareillement le résultat de ce classement qui doit être fait sous la surveillance du ministre de l'Intérieur. Le département ne désire intervenir en aucune manière dans les droits que vous pouvez posséder actuellement, en vertu de vos marchés avec la compagnie, et aucun effort ne sera fait pour vous induire à signer un marché, contre votre gré ou votre désir. Nous croyons, cependant, qu'en signant cet arrangement vous faciliterez considérablement le règlement des différends existant entre la compagnie et ceux qui se servent de l'eau. La formule de marché annexée est supposée indiquer exactement les terres que vous avez achetées de la compagnie et les frais essentiels du marché que vous avez fait pour obtenir de l'eau pour des fins d'irrigation. Si vous êtes disposé à accepter le résultat du nouveau classement des terres qui sera fait sous la direction du ministre, je vous demande de signer et me renvoyer, le plus tôt possible, la formule de marché annexée à la présente et d'en garder la copie. Votre signature devra être attestée par témoin et accompagnée d'un sceau. Ayez l'obligeance de me faire connaître votre décision le plus tôt possible.

Votre obéissant serviteur,
E. F. Drake,
Surintendant de l'irrigation.

On me dit que les cultivateurs sont opposés à ce classement et qu'ils demandent une commission royale pour étudier toute la question, avant qu'un nouveau classement soit fait. Je parle en ce moment de l'association connue sous le nom de Farmers' Combined Irrigation Committee et je ne veux pas dire qu'elle comprend tous les cultivateurs du territoire en question. Je désirerais savoir du ministre si on lui a demandé la nomination d'une commission royale et s'il a pris une décision à ce sujet. J'aimerais également à savoir s'il est vrai que ce nouveau classement nécessitera une nouvelle dépense de $8 par acre, pour remettre les terres dans l'état où elles étaient avant d'avoir été gâtées par l'eau. Je dois dire que, personnellement, je ne connais de l'affaire que ce qui m'en a été expliqué dans les lettres que j'ai reçues.

M. ROCHE: Celui qui a écrit cette lettre faisait partie de la députation de cultivateurs qui est venue demander au Gouvernement un nouveau classement des terres; ce n'est que plus tard qu'il a été question d'une commission royale. Quand je suis allé à Calgary, au mois de septembre dernier, ce délégué, et plusieurs autres, sont venus me rencontrer et m'ont parlé du classement et d'une commission royale, mais ce n'est qu'après coup qu'on a songé à demander cette commission. C'est à la demande des cultivateurs, de ceux qui se servent de l'eau, de ceux qui ont acheté des terres du chemin de fer Pacifique-Canadien, avec des conditions d'irrigation, que le Gouvernement a entrepris de faire le classement. C'est la compagnie qui s'opposait à un nouveau classement. Cette lettre qu'on a sévèrement critiquée, et à laquelle le correspondant de mon honorable ami donne un sens qu'elle n'a pas, quand il prétend que le Gouvernement a voulu forcer les cultivateurs à accepter le nouveau classement, a été envoyée expressément parce que nous désirions savoir si, lorsque le classement sera fait, il sera accepté par la compagnie et par les cultivateurs. Le correspondant de mon honorable ami n'a aucune raison de prétendre que le Gouvernement veut exercer une pression sur les cultivateurs.

En vérité, cette lettre déclare formellement que le Gouvernement n'essaie, en aucune façon, d'influencer ces personnes. On se trompe en disant qu'une classification revisée les obligera de payer $8 de plus pour chaque arpent de la terre qu'elles possèdent. Ces gens ont arrêté des conventions écrites avec le chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous avons demandé à la compagnie de ne pas poursuivre de litige contre aucun de ceux qui se servent de ces eaux et qui ont retardé à acquitter leur loyer, mais d'attendre qu'on eût arrêté une classification nouvelle. La compagnie s'est fortement opposée à cela, mais nous lui avons représenté la nécessité d'agir suivant notre désir, en attendant la fin de ce travail de classification nouvelle. Le résultat fut qu'aucune poursuite ne s'institua contre l'un ou l'autre de ces cultivateurs. Cela ne représentera pas une augmentation

de $8 par arpent de terre. Si l'on constate que la classification faite à l'origine par le Pacifique-Canadien était juste, je suppose que les cultivateurs seront soumis aux conventions qu'ils ont arrêtées avec le Pacifique-Canadien, qu'ils aient ou non convenu de payer les terres qu'ils possèdent. Si l'on trouve qu'il y a une erreur dans la classification des terres, une nouvelle convention suivra la nouvelle classification. C'est pour cette raison que cette lettre a été adressée. La commission royale qu'on a réclamée récemment n'a pas été demandée à l'origine; en réalité, on ne l'a demandée qu'après que le travail de classification eût été commencé. Beaucoup de ces cultivateurs ont consenti à signer un traité d'après lequel ils s'obligeaient à se soumettre à la nouvelle classification. Ces cultivateurs forment les deux tiers des intéressés.

M. OLIVER: Le ministre pourrait-il nous dire ce qui semble avoir engagé l'auteur de cette lettre à dire qu'une classification nouvelle signifierait une augmentation dans le coût de la terre? Ainsi que le ministre l'a expliqué, l'homme en question écrit simplement des choses insensées, mais, assurément, il doit avoir eu un motif quelconque de se former cette idée.

M. ROCHE: Supposons que les intéressés détiennent une convention avec le chemin de fer Pacifique-Canadien à la fin d'acheter des terres qu'on croit irrigables et que le prix d'achat soit de $24 l'arpent, disons, s'il arrive, ainsi que le prétend l'auteur de cette lettre, que cette terre ne soit pas irrigable, l'acheteur soutient alors qu'il doit obtenir cette terre à $8 de moins par arpent. C'est la seule explication que je trouve dans le cas de cet homme qui déclare que ces personnes seront forcées de payer $8 de plus, advenant la revision de la classification maintenant la prétention du Pacifique-Canadien.

Sur l'article 8 (usage des travaux d'irrigation pour accumulation de l'eau).

M. OLIVER: La question d'administration s'élèverait, si l'on appliquait cette disposition, et je crois qu'on devrait faire une déclaration complète de la façon dont on se propose d'exercer l'autorité que cette disposition accordera au ministre.

M. ROCHE: Ainsi que le bill l'indique, ces amendements ont pour but d'empêcher une personne ou une compagnie quelconque de jouir exclusivement de l'approvisionnement d'eau disponible et plus particulièrement surtout lorsque cet approvisionnement d'eau particulier est situé dans un endroit avantageux, comparaison tenue des eaux stagnantes. Les amendements, bien que rédigés de façon à protéger les droits existants, pourvoiront à l'usage par d'autres personnes, ou par le public, sous la direction du ministre, de tous travaux qui ne servent pas complètement à l'usage de leurs propriétaires ou qu'on peut élargir avec avantage, dans un but d'utilité publique plus générale. Il peut y avoir certaines saisons de l'année durant lesquelles la sécheresse se fait sentir, alors que certains ouvrages ne sont pas employés en entier par leurs propriétaires. D'autres parties désirent se servir de l'eau des travaux d'irrigation et le ministre, par cette disposition, se réserve le pouvoir d'utiliser ces travaux à l'avantage des personnes qui n'ont aucune autre chance d'obtenir une concession d'eau.

Pour citer un cas: on a demandé à la compagnie du chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta de permettre qu'on utilisât ses travaux en faveur d'autres parties, et la réponse a été favorable. Je crois que le projet de loi s'explique parfaitement par lui-même. Il indique, par le menu, comment se répartiront les frais de chacune des parties en cause. Il dit que le ministre peut fixer le montant de la compensation à laquelle les propriétaires des travaux dont on se sert ainsi ont droit, à son avis. Les frais d'entretien de ces travaux devront être répartis entre le requérant et le propriétaire des travaux, tels qu'ils existaient avant l'élargissement, c'est-à-dire généralement en proportion de la quantité d'eau dont chacun d'eux a le droit de disposer. Dans le cas de parties qui possèdent des travaux complétés, mais dont elles ne se servent pas à leur pleine capacité, il est stipulé que d'autres parties peuvent profiter de ces travaux.

M. BUCHANAN: Il se gaspille un volume considérable d'eau des travaux de la compagnie du chemin de fer et d'irrigation de l'Alberta. Des coulées charroient cette eau ailleurs. On m'a fait observer que si l'on pouvait en arriver à une entente d'après laquelle il serait possible d'emmagasiner cette eau, cela serait d'un grand avantage aux cultivateurs et autres éleveurs. Je pourrais mentionner le cas où une quantité considérable d'eau passe par la coulée Chin, et l'on pourrait mettre cette eau en réservoir. Si l'on pouvait conclure avec le gouvernement ou avec la compagnie d'irrigation une entente d'après laquelle il serait

possible d'emmagasiner cette eau dans un réservoir, la population de cette région particulière en retirerait un grand avantage, surtout pour abreuver les bestiaux. Présentement, l'eau qui passe par la coulée Chin n'est pas emmagasinée et elle n'est d'aucune valeur permanente pour la population de cette région. L'emmagasinage de cette eau n'occasionnera aucune perte à la compagnie d'irrigation, mais il serait d'une grande valeur pour les cultivateurs et les colons, pour ceux surtout qui possèdent du bétail.

M. ROCHE: Je comprends qu'il y a un gaspillage d'eau au bas de ces coulées et je comprends aussi que la compagnie s'occupe de conclure des arrangements en vue de conserver cette eau, au moyen d'un réservoir qu'elle fait bâtir. Lorsque les travaux de la coulée Chin seront parachevés, il n'y aura plus de gaspillage d'eau.

M. OLIVER: Cet article donne au ministre une autorité très extraordinaire sur la propriété privée. Existe-t-il un précédent dans le cas de cette autorité, et s'il en existe un, où le relève-t-on?

M. ROCHE: J'ignore s'il existe un précédent, mais nous avons cru qu'aux endroits où des travaux semblables étaient acquis et utilisés par le ministre pour l'avantage général du public, le ministre devrait avoir l'autorité de fixer la compensation. Je n'ai pas à l'esprit de précédent, quant à cette autorité, mais en quelle façon mon honorable ami peut-il nous conseiller de modifier cette manière de fixer cette compensation?

M. OLIVER: Je sais qu'il existe, quelque part, un précédent qui nous indiquerait probablement la façon dont on pourrait appliquer ce statut. Je ne discuterai pas la raison donnée en faveur de cette autorité, mais je dis que cette disposition attribue un pouvoir très extraordinaire au ministre et je crois que, dans le cas où il s'agit de pourvoir compensation, il est possible que le ministre assume une mesure de responsabilité qui ne lui convient pas directement ou qui n'est pas dans l'intérêt des parties concernées. Lorsqu'il s'agit de la compensation, je crois qu'on devrait pourvoir à l'arbitrage, et dans le cas où l'une des parties altère sensiblement les travaux de l'autre partie, il reste toujours la possibilité d'un dommage réel causé aux nouveaux travaux, par suite d'une fausse conception ou d'une mauvaise exécution, ce qui peut occasionner des dommages sérieux au propriétaire des travaux primitifs. Ce statut ne renferme aucune disposition relative à un cas de cette nature. Je ne veux pas empêcher la mise en vigueur et en la façon voulue de la loi relative à l'irrigation, mais je profite de cette occasion favorable pour appeler l'attention du ministre sur le fait qu'il assume personnellement, par cette disposition, des pouvoirs très extraordinaires, et je crois qu'il agirait sagement en étudiant cette question mieux qu'il ne semble l'avoir fait jusqu'à présent.

M. ROCHE: On m'informe qu'il y a un précédent, dans ce cas, à la Colombie-Anglaise, mais je ne suis pas absolument certain de ce détail. On estime que le ministre devrait assumer cette responsabilité, bien qu'il ne soit pas impatient d'insister pour obtenir une responsabilité qui ne lui incombe pas. Tout d'abord, les parties ont l'avantage d'en arriver à une entente et de tomber d'accord sur le montant du coût respectif des travaux; mais, si les parties ne peuvent s'entendre, ou si elles retardent de tomber d'accord, le ministre peut fixer le montant que chacune devra payer. Ce n'est que lorsque les occupants particuliers ne peuvent s'entendre à l'amiable sur le montant que le ministre est appelé à remplir la fonction d'arbitre. Ce bill a été soumis à un grand nombre de personnes de l'Ouest et de l'Est qui font des travaux d'irrigation, et toutes elles ont cru que cette disposition était essentielle.

(L'article est adopté.)

M. ROCHE: Je désire modifier l'article 4 du statut en le remplaçant par le suivant:

Toute eau, dont la propriété est attribuée à la couronne, peut être acquise pour des fins domestiques, municipales, industrielles, d'irrigation ou autres, y compris l'octroi de la permission d'établir des digues, des jetées, des estacades et tous autres ouvrages nécessaires, dans aucun cours d'eau non navigable, pour faciliter le passage des billes, du bois marchand et de tous autres produits de la forêt le long de tel cours d'eau.

Par cet amendement, le mot "municipales" se trouve ajouté au statut présentement en vigueur et les mots commençant par "y compris l'octroi de la permission" et ceux qui suivent jusqu'à la fin de l'amendement sont aussi ajoutés.

(L'amendement est adopté.)

M. ROCHE: J'ai un autre amendement à proposer. Par le statut primitif, le Parlement revêt le ministre de l'Intérieur et le département de l'Intérieur de tous les pouvoirs et de toute l'autorité quant à l'expro-

priation des terres pour des fins d'irrigation, que le ministre des Chemins de fer et Canaux et que le ministère des Chemins de fer et Canaux possèdent au sujet de l'expropriation des terres pour des fins de chemin de fer. Plus tard, toutefois, le statut relatif aux chemins de fer fut modifié de façon à accorder à la commission des chemins de fer du Canada certains pouvoirs relatifs à l'expropriation.

On a prétendu en certains quartiers que la modification de la loi des chemins de fer amoindrit dans une certaine mesure les attributions du ministre et du ministère de l'Intérieur à l'égard de l'expropriation du terrain pour les objets de l'irrigation, et l'amendement dont je propose l'adoption est destiné à nous permettre, au besoin, d'exercer de pleins pouvoirs en ces matières sans qu'il soit besoin de s'adresser à la commission des chemins de fer. De savants jurisconsultes m'affirment que la loi ne porte aucune atteinte à nos attributions, mais je tiens à écarter tout doute.

M. OLIVER : A l'heure qu'il est, la loi de l'irrigation confère-t-elle quelque pouvoir à la commission des chemins de fer?

M. ROCHE : Les légistes du ministère me disent que la commission n'a à s'occuper à aucun titre de l'expropriation des terrains pour les objets de l'irrigation.

M. BUCHANAN : Y a-t-il du vrai dans cette dépêche de Calgary qui se trouve dans les colonnes du "Citizen" de ce matin?

Calgary (Alta), 11 mai.—Au dire de F. H. Peters, commissaire de l'irrigation du Canada, dont les bureaux sont à Calgary, à peu près quatre cent mille acres de terre du sud de l'Alberta seront bientôt irrigués par les soins du Gouvernement fédéral où des municipalités ayant obtenu du Gouvernement le droit d'exploiter un système quelconque d'irrigation dans les différentes régions.

M. ROCHE : On me dit que le ministère a fait faire certaines études au nord de Lethbridge dans le but de se rendre compte de la nature du sol et de la superficie du territoire où l'on peut pratiquer l'irrigation; nous n'avons pas encore reçu de rapport définitif et, partant, arrêté aucune décision à ce sujet. Je ne sais si c'est à cela ou à autre chose que M. Peters fait allusion. Peut-être a-t-il voulu dire que les 400,000 acres des terres du Pacifique-Canadien seront bientôt prêtes à être livrées à la colonisation d'après le système de l'irrigation. Si c'est des terres fédérales qu'il a voulu parler, je dois dire que l'ingénieur n'a pas encore fait de rapport définitif au sujet de la nature, de la catégorie et de la situation de ces terres. Je crois qu'elles sont situées au nord de la ville où habite l'honorable député.

M. BUCHANAN: Au cours de l'été dernier, on a fait l'arpentage des terres qui se trouvent au nord de Lethbridge, dans le voisinage de Little-Bow. Je ne saurais dire au juste où elles sont situées, mais je sais qu'une brigade d'arpenteurs s'est rendue sur les lieux. Des colons m'ont dit que les arpenteurs avec lesquels ils ont eu l'occasion de s'entretenir leur ont donné à entendre que le Gouvernement établirait peut-être un système d'irrigation dans la région afin de permettre aux cultivateurs de se procurer, à certaines conditions, l'eau dont ils ont le plus pressant besoin, surtout dans la région connue sous le nom d'Iron-Springs. Au dire des colons, les arpenteurs seraient allés se rendre compte des moyens d'amener l'eau dans le district, et le Gouvernement se proposerait d'établir un système d'irrigation afin de fournir l'eau à ceux des cultivateurs qui en ont besoin pour l'arrosage de leurs terres.

M. ROCHE: Je n'ai pas de rapport définitif à ce sujet.

M. OLIVER: Le Gouvernement se propose-t-il de doter ce district d'un système fédéral d'irrigation?

M. ROCHE: Le Gouvernement ne s'est pas encore demandé ce qu'il ferait à cet égard; c'est une question qu'il n'a même jamais mise à l'étude.

(L'article est adopté.)

M. ROCHE propose:

Que le texte suivant soit inséré à la suite de l'article 10: Nulle disposition de la présente loi n'est applicable au cas qui, à l'heure actuelle, est l'objet de quelque contestation.

L'article ainsi modifié est adopté.

M. OLIVER: Pourra-t-on, d'ici à la 3e lecture, faire imprimer les modifications apportées au bill? Elles sont assez importantes.

M. ROCHE: Oui.

(Il est fait rapport du bill.)

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION PORTANT MODIFICATION DE DA LOI DES JUGES.

Sur proposition de l'honorable C. J. Doherty (ministre de la Justice), la Chambre passe à l'examen en comité général, sous la présidence de M. Blondin, d'un projet de résolution ainsi conçu:

Il y a lieu de modifier la loi des juges, chapitre 138 des Statuts revisés 1906, et de décré-

ter l'augmentation du traitement de trois juges de la cour supérieure de Québec, de $5,000 chacun par année à $7,000 chacun par année, et de pourvoir au traitement d'un juge additionnel de ladite cour au chiffre de $5,000 par année; de pourvoir aux traitements de trois juges puînés additionnels de la cour suprême de l'Alberta, au chiffre de $6,000 chacun par année; de pourvoir au traitement d'un juge puîné de la cour de comté, pour la province du Manitoba, au chiffre de $3,000 par année; de pourvoir à la nomination de quatre juges additionnels de la cour de district, pour la province de la Saskatchewan, avec traitement de $3,000 chacun par année; de pourvoir à l'augmentation du traitement du juge doyen de la cour de circuit du district de Montréal, de $3,600 par année à $5,000 par année, et à l'augmentation des traitements des trois autres juges de ladite cour, de $3,000 chacun par année à $4,500 chacun par année.

M. BOIVIN: Quels sont les trois juges de la cour supérieure de la province de Québec dont le traitement doit être porté de $5,000 à $7,000?

M. DOHERTY: Les trois juges en question sont ceux qui ont été nommés respectivement pour le district de Richelieu, M. le juge Bruneau; pour le district de Saint-Hyacinthe, M. le juge Martineau, et pour le district de Montcalm, M. le juge Chauvin.

M. LEMIEUX: Ce dernier siège à Mont-Laurier, district de Montcalm.

M. DOHERTY: A l'égard des deux premiers, la raison d'être de la présente proposition, c'est que la législature de la province de Québec a décidé, après consultation entre le premier ministre et le procureur général de la province et moi, qu'ils auraient leur domicile à Montréal et consacreraient au service du district judiciaire de Montréal les loisirs que leur laissent les affaires du district assigné à chacun d'eux. Cette mesure législative a été conçue après que nous eûmes reconnu, le procureur général de la province et moi, qu'il y avait lieu, dans l'intérêt de la bonne administration de la justice, de transférer ainsi ces deux juges au district de Montréal. Il va sans dire qu'il fallait, pour cela, obtenir l'autorisation de la législature provinciale et du Parlement fédéral; en effet, si la législature de Québec est autorisée à déterminer les fonctions d'un juge,—et elle peut, ce faisant, modifier le statut du juge nommé,—c'est au Gouvernement fédéral qu'il appartient de nommer le juge à la charge ainsi créée. C'est en conformité de cete entente que nous avons arrêté la disposition concernant ces juges.

Le grand avantage que comporte ce projet, c'est qu'il est certain que si l'on ne pouvait se prévaloir des services des juges de ces districts ruraux, il faudrait nommer de nouveaux juges pour le district de Montréal. N'eût été cette entente, il eût été loisible à la législature provinciale de décréter la nomination d'un ou de deux juges nouveaux pour le district de Montréal, ce qui eût occasionné une dépense de $14,000. Moyennant une dépense additionnelle de $4,000, nous obtenons que deux juges de districts ruraux consacrent la majeure partie de leur temps aux affaires du district de Montréal. Le Gouvernement est prêt, se conformant en cela à l'entente établie, à nommer les nouveaux juges et à demander que leur traitement leur soit servi.

Pour ce qui est du troisième juge en question, je dois dire que la situation présente provient de ce que la loi de Québec décrète que le juge de district, M. Chauvin, doit résider dans le district d'Ottawa en attendant que soit terminée l'érection du palais de justice de Mont-Laurier. Il est à proprement parler dans la situation de deuxième juge de district d'Ottawa. Aux termes de la loi, ce juge doit aller résider dans son district dès que l'on aura fini de construire le palais de justice de Mont-Laurier. De cette façon, il n'y aurait qu'un seul juge résidant dans le district d'Ottawa.

On nous a représenté, au procureur général de la province et à moi, que les affaires judiciaires du district d'Ottawa réclament les services de deux juges; ce que j'en sais ne me permet assurément pas d'en douter. On m'a demandé si advenant le cas où la législature provinciale décréterait la nomination d'un nouveau juge pour le district d'Ottawa, j'inviterais le Parlement à voter le traitement de ce juge, et j'ai répondu en faisant observer qu'il y a dans la province de Québec nombre de juges que les affaires de leur district respectif tiennent assez peu occupés et que, au lieu d'augmenter le nombre de juges, il serait préférable de charger celui de l'un des districts où les contestations ne sont pas très nombreuses d'accomplir une partie du travail du district d'Ottawa. Cette manière de voir semble avoir l'assentiment et du barreau du district d'Ottawa, qui s'était adressé à moi, et du procureur général de la province, qui, en conséquence, prit des mesures pour que le juge du district de Montcalm fût en même temps juge du district d'Ottawa, et que, outre l'exercice de ses fonctions dans le district de Montcalm—elles sont assez peu lourdes—il consacrât une partie de son temps aux affaires judiciaires du district d'Ottawa.

Le Gouvernement et l'assemblée législative de la province ont pensé qu'il serait

plus commode pour le juge desservant ces deux districts de demeurer à Montréal que de résider dans l'un des districts pour se transporter dans l'autre lorsqu'il y aurait lieu. C'est là un détail qui ne regarde ni ce Parlement ni le Gouvernement fédéral. Dans ce cas encore, nous avons réussi à répartir le travail de façon à nous dispenser de nommer un nouveau juge auquel il aurait fallu servir un traitement de $5,000.

Mais comme les deux districts ont été assignés à un seul juge, il semble raisonnable que ce juge devrait recevoir une plus grande rémunération qu'un juge d'un seul district rural, et il est donc suggéré que le juge Chauvin reçoive un traitement additionnel de $2,000. De cette manière, nous économisons $3,000 comme nous économisons $10,000 de l'autre côté.

Sir WILFRID LAURIER: Comme je comprends la chose, le traitement de trois juges est porté de $5,000 à $7,000?

M. DOHERTY: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Un de ces juges est le juge Chauvin, du district de Montcalm?

M. DOHERTY: Oui.

Sir WILFRID LAURIER: Et quels sont les autres?

M. DOHERTY: Le juge Bruneau, de Richelieu, et le juge Martineau, de Saint-Hyacinthe.

M. BUREAU: Le ministre de la Justice paraît croire que les juges ruraux peuvent donner une partie de leur temps soit à Montréal, soit à Québec et, pour cette raison, deux de ces juges sont nommés à Montréal avec un traitement plus élevé. Les juges ruraux reçoivent $5,000 et les juges de Montréal $7,000. Je désire demander au ministre quelle est la base de cette distinction dans les traitements, est-ce à cause de la somme du travail ou est-ce parce que le coût de la vie est plus élevé dans les grandes villes? Je puis dire que si c'est à cause de la somme de travail, les juges de Trois-Rivières, comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, siègent tous les jours de l'année sauf durant les vacances et, même à cette époque, ils siègent fréquemment, et l'un d'eux doit être présent continuellement. Ils ont juridiction sur une vaste étendue de causes; ils entendent les appels des causes municipales et scolaires, et ils siègent en cours de revision à Québec. Ils ne se plaignent pas de ce travail, mais je ne vois par pourquoi on devrait établir une différence désavantageuse pour eux si le traitement est basé sur la somme de travail accompli. Si vous vouliez diviser le nombre de causes entendues ou de jugements rendus à Trois-Rivières par le nombre de juges dans cette ville et le nombre de causes entendues et de jugements rendus à Montréal par le nombre de juges à Montréal, vous trouveriez qu'il se fait plus de travail par chacun des deux juges de Trois-Rivières que par aucun juge de Montréal. Donc, je ne vois pas pour quelle raison ils ne bénéficient pas de l'augmentation de traitement. Si la différence est basée sur le coût élevé de la vie, il s'agit de faire enquête sur le coût de la vie à Trois-Rivières, et on trouvera qu'il est tout aussi élevé qu'à Montréal, si ce n'est plus. En outre, comme je l'ai déjà fait remarquer, les juges étant plus nombreux à Montréal, ils ont plus d'occasion de se consulter entre eux.

Ils possèdent aussi une vaste bibliothèque qui est entretenue par le barreau de toute la province, pourrions-nous dire, parce que les étudiants de toute la province étudient à Montréal ou à Québec et les honoraires d'admission qu'ils payent vont à ces bibliothèques. Nos juges doivent souscrire pour leurs propres revues, rapports ou journaux judiciaires. Ils doivent posséder pour ainsi dire leur propre bibliothèque, car notre bibliothèque du barreau est très restreinte—les membres ne sont que vingt-deux ou vingt-trois dans notre district. Je ne vois donc pas pourquoi ces juges n'obtiendraient pas une augmentation de traitement qui les placerait sur le même pied que les juges de Montréal ou de Québec.

M. DOHERTY: Les raisons qui ont créé la différence de traitement entre les juges de la cour supérieure siégeant dans les districts de Montréal ou de Québec et ceux qui siégent dans le district de Trois-Rivières, sont certainement connues de ceux qui ont établi cette différence. L'échelle actuelle des traitements a été établie d'après une loi adoptée par le gouvernement dont l'honorable député de Trois-Rivières (M. Bureau) faisait partie en qualité de solliciteur général, et je crois qu'il est aussi bien placé que qui que ce soit dans cette Chambre pour nous indiquer les raisons qui ont poussé le gouvernement d'alors à établir cette distinction. Pour ma part, et parlant en général, si les circonstances étaient telles qu'il me soit permis de traiter en général sur ce sujet du traitement des juges, je me sentirais disposé à faire plus qu'il n'est proposé par cette loi. Mais cette mesure accepte la situation telle qu'elle existait pour le district de Montréal quand ce Gouverne-

ment est venu au pouvoir, et son but est simplement de faciliter les nominations dans les cas où ce Gouvernement se croira justifié de nommer des juges particuliers des districts ruraux pour siéger spécialement dans le district de Montréal, sans toutefois se séparer complètement de leur propre district. Nous ne modifions nullement le principe d'après lequel les distinctions ont été tout d'abord établies. Quant à ce qui regarde les juges en général, je serais bien disposé personnellement, si les circonstances le permettaient, de faire plus qu'il n'est fait par cette loi. Mais cela nous obligerait à traiter la question des juges en général, non seulement dans la province de Québec, mais dans tout le Dominion.

Je me contente de pourvoir à des juges supplémentaires, et, au sujet de cette question particulière, de satisfaire une entente intervenue entre la province et le Gouvernement, d'après laquelle nous croyons que l'administration de la justice dans le district de Montréal peut être améliorée en même temps qu'on effectuera une économie. Je ne suis pas en mesure de discuter si les juges des Trois-Rivières font plus ou moins de travail que les juges du district de Montréal.

M. BUREAU: L'état de choses d'il y a cinq ou six ans dans le district des Trois-Rivières diffère énormément de l'état de choses actuel. Depuis lors, la population de la ville des Trois-Rivières s'est augmentée de onze mille à dix-huit mille. Vous savez, monsieur le président, que la ville de Grand'Mère, comprise dans le district des Trois-Rivières, et qui n'était qu'une campagne inhabitée il y a une dizaine d'années, a maintenant une population de six ou sept mille.

Les industries y surgissent constamment et les centres d'énergie hydraulique s'y développent avec rapidité; nul district de la province de Québec n'a fait depuis quatre ou cinq ans tant de progrès que le district des Trois-Rivières. Les juges de la ville des Trois-Rivières ont tout autant de travail que les juges de Montréal ou de Québec. De plus, s'il faut tenir compte de la cherté de la vie, il leur en coûte tout autant—sinon plus—pour vivre aux Trois-Rivières qu'il en coûte aux juges pour vivre à Montréal ou à Québec. Le juge, comme je l'ai dit, a le désavantage de n'avoir pas de bibliothèque à sa disposition, et il lui faut s'en procurer une à ses propres frais. Il lui faut siéger en cour de revision comme tout juge de district rural, où la somme de travail n'est pas aussi considérable. Il siège chaque jour de l'année, sauf à l'époque de ses vacances. Je voudrais savoir pourquoi ces hommes, qui font autant de travail, et dont les dépenses de subsistance sont aussi élevées que celles des juges de Montréal, n'auraient pas les mêmes émoluments que ces derniers. Je ne parle pas des autres districts, car je n'en connais rien, mais je soumets que dans les circonstances on ne peut justifier d'aucune façon la différence qui existe entre les émoluments des juges du district des Trois-Rivières et ceux des juges des districts de Montréal et de Québec.

M. BOIVIN : Je désire attirer l'attention du ministre de la Justice sur le fait qu'un juge primitivement nommé pour le district de Pontiac, avec résidence à Bryson, demeure à Westmount, près de Montréal. Je comprends que le gouvernement provincial a autorisé son domicile à Westmount, dans le district de Montréal, et lui a demandé d'exercer ses fonctions juridiques dans ce district lorsqu'il n'est pas appelé dans le district de Pontiac. Il me semble que ceci le place dans une posture exactement semblable à celle des juges des districts de Saint-Hyacinthe et de Richelieu, dont le cas vient d'être traité par le ministre de la Justice. On n'a pas compris de juge dans la résolution, et je serais très heureux d'entendre le ministre expliquer la raison de cette exception. Je crois que le juge dont je parle est M. le juge Weir.

M. DOHERTY : Comme je l'ai dit au sujet des juges des districts de Saint-Hyacinthe et de Richelieu, la création d'un poste dans lequel ces deux messieurs commencent à exercer les fonctions du poste nouveau fondé par la législature de Québec et pour lequel ils auront droit, si la résolution et le bill qu'elle inspire sont adoptés, à ces émoluments additionnels, comporte une décision qui tombe sous la juridiction du gouvernement provincial et de la législature, et qui est aussi du ressort du Gouvernement et du Parlement du Canada. La raison pour laquelle le juge primitivement nommé à Pontiac ne figure pas dans cette résolution, c'est que ce Gouvernement n'a pas été consulté et qu'il n'a pas agi à son sujet. L'assignation de ce travail à ces juges comporte une nomination qui va plus loin que la nomination en vertu de leur commission primitive. Il appartient au gouvernement du Canada de faire ces nominations; il est du ressort du ministre de la Justice d'assigner ces fonctions. Après avoir étudié les circons-

tances de lieu quant au juge des districts de Richelieu et de Saint-Hyacinthe, au point de vue de la proximité de Montréal, et après avoir pesé les qualités de ces messieurs, j'en suis venu à la conclusion que j'étais parfaitement justifiable de les nommes à ces postes d'une utilité plus grande et de responsabilité plus étendue. Comme nous sommes préparés à le faire, et comme mes nominations sont agréées par le Gouvernement, qui doit en prendre la responsabilité, nous agissons en conséquence. Comme je n'avais pas été consulté du tout sur l'arrangement que la législature de la province de Québec a cru bon de faire au sujet du district de Pontiac, on ne m'a pas en conséquence demandé de former ou de donner un opinion quelconque.

La chose ayant été faite, il est très vrai qu'il aurait été possible, si en qualité de ministre de la Justice j'avais voulu ainsi que le Gouvernement, prendre la responsabilité de la nomination, de nommer dans cette nouvelle sphère d'action celui qui remplit la charge en vertu de sa commission de juge du district de Pontiac, sans entrer dans aucune discussion qui pourrait être de quelque manière dérogatoire pour la personne dont il s'agit—après avoir tenu compte de toutes les circonstances—d'abord que le district de Pontiac est très éloigné du district de Montréal, et en deuxième lieu qu'il y a plusieurs juges de districts ruraux plus rapprochés de Montréal que l'on aurait pu appeler avec plus d'à-propos à remplir cette charge—et après avoir considéré aussi la question de savoir si, à mon jugement et sur ma responsabilité, je devais nommer cette personne à cette charge. Je n'ai pas consenti à prendre la responsabilité de faire cette nomination.

M. PROULX: Est-ce que les trois juges dont les traitements sont augmentés de $5,000 à $7,000 résident présentement dans la ville de Montréal?

M. DOHERTY: Je ne sais pas si M. le juge Bruneau et M. le juge Martineau ont changé de résidence depuis que la loi de la législature de Québec a été passée, et je ne suis pas bien certain où ils résidaient avant le changement. Je suppose qu'ils résidaient à Saint-Hyacinthe et à Sorel.

M. PROULX: Alors, à part leur traitement de $7,000, ils auront droit à $10 par jour pour dépenses d'hôtel, chaque jour qu'ils siégeront à Montréal.

M. DOHERTY: La loi empêche déjà cela

[M. Doherty.]

M. E. LAPOINTE: Où les nouveaux juges de la cour supérieure à Québec résideront-ils?

M. DOHERTY: Il y aura deux juges dans le district de Saguenay. Je crois que le nouveau juge résidera à Chicoutimi.

M. FOWLER: Quelle est la nécessité présente de cette loi? J'avais compris, il y a quelques mois, que le Gouvernement ferait une revision des traitements de tous les juges. Aujourd'hui nous voyons que l'on s'en tient à deux ou trois juges dans Québec qui reçoivent un traitement spécial. Est-ce que ces juges de Québec se sont mis en grève pour être mieux payés? Il y a dans les autres provinces d'autres juges qui remplissent tout aussi bien leurs fonctions que ceux de Québec, et si on accorde des faveurs aux juges dans une province pourquoi ne pas en accorder aux juges des autres provinces? Il me semble que le ministre fait une distinction vexatoire en faveur de ces juges de Québec. Les juges de la cour suprême de l'Alberta recevront $6,000 de traitement, mais on en donnera $7,000 à ces grévistes. Je veux connaître la raison pour laquelle ces juges de Québec sont traités d'une façon spéciale, tandis que ceux des autres provinces ne reçoivent aucune augmentation. D'une façon générale, je crois que les traitements des juges sont aussi élevés qu'ils doivent être.

Je suis avocat, et je sais ce dont je parle. Les traitements que reçoivent les juges des différentes cours du Canada, de l'Atlantique au Pacifique, dépassent, dans environ 99 p. 100 des cas, considérablement ce que gagnaient ces juges dans l'exercice de leur profession au barreau. Le peuple se demande où l'on va s'arrêter, et pourquoi ces personnes qui acceptent généralement du gouvernement des charges comparativement faciles et lucratives, reçoivent des traitements beaucoup plus élevés que ce qu'ils gagnaient auparavant, bien qu'ils aient beaucoup moins de travail. Il faudrait que l'on nous donnât de très bonnes raisons pour justifier cette augmentation de $2,000 par année à des juges. Malheureusement, je n'étais pas dans la Chambre lorsque le ministre a commencé à expliquer cette résolution, mais il faudrait de fortes raisons pour me convaincre que ce projet de loi mérite d'avoir un vote.

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

Reprise de la séance.

M. DOHERTY: Lorsque la séance a été suspendue à six heures, je me préparais à

dire que si l'honorable député qui a parlé le dernier avait été présent lorsque j'ai donné mes explications, il aurait vu qu'il ne s'agissait pas d'augmenter les traitements des juges ou de faire aucune faveur à une province en particulier. La loi proposée est le résultat d'une tentative d'améliorer le système, et par ce moyen l'administration de la justice dans le district de Montréal se ferait d'une façon plus économique que l'on pourrait y arriver d'une autre manière. Le principal et le plus important centre des affaires légales de la province de Québec est le district de Montréal. La population de ce district s'élève à près de 800,000 âmes, et les juges sont pour la plupart dispersés dans les districts ruraux. Si nous avions procédé en la manière ordinaire, la législature de la province de Québec aurait eu droit, si les affaires légales dans le district de Montréal le demandaient, d'ajouter deux juges à ce district, et le Gouvernement fédéral aurait eu deux juges de plus à payer. Comme il y a besoin d'aide, et comme il y a des juges dont, dans certains districts, les travaux ne prennent pas tout leur temps, nous en transférerons deux à l'endroit où il y a plus de travail à faire, et cela ne nous coûtera que $4,000 au lieu de $14,000. Au lieu de laisser la province de Québec créer deux nouvelles positions de juges avec pleins traitements, nous utilisons les services de deux juges qui reçoivent déjà un traitement de $5,000 par année, auquel nous ajoutons $2,000, ce qui ne fera au gouvernement fédéral que $4,000 à payer. Après cette explication, mon honorable ami verra que nous ne faisons pas de faveur, et j'espère que sa terreur des grévistes se dissipera.

M. PROULX: Monsieur le juge Chauvin siégera-t-il aussi dans le district de Montréal.

M. DOHERTY: Autant qu'il sera possible, mais je crois qu'il aura assez de travail pour l'occuper dans le district d'Ottawa et dans son propre district de Montcalm. Je ne prévois pas qu'il lui restera beaucoup de temps après qu'il aura fait son travail dans le district d'Ottawa. S'il avait été décidé d'avoir un juge résidant dans le district d'Ottawa, il y aurait eu aussi un juge à Mont-Laurier, et il aurait fallu payer un plein traitement à un juge additionnel, ce qui aurait entraîné une dépense supplémentaire de $5,000 par année.

Agissant sur la proposition que j'ai faite et que les autorités provinciales ont approuvée, ces dernières ont décidé que ce juge ferait, outre son travail dans son propre district, une part du travail dans le district d'Ottawa. Dans ce cas-ci encore, au lieu d'avoir à payer $5,000 à un juge additionnel nous ne payons que $2,000 à un juge qui fera le même travail. Tout cela m'a demandé beaucoup de réflexion. J'étais plutôt disposé à me féliciter d'avoir trouvé ce moyen très économique, et je ne m'attendais pas à être accusé d'avoir augmenté sans raison les dépenses dans la province de Québec.

M. MARCIL: Le ministre a-t-il réussi à trouver un plan concernant les travaux judiciaires dans les districts de Terrebonne, Joliette et Beauharnois?

M. DOHERTY: Un plan de même genre existe depuis un grand nombre d'années dans le district de Terrebonne. Le juge de Terrebonne réside et travaille dans le district de Montréal. L'année dernière un plan semblable a été appliqué au district de Beauharnois?

M. A. K. MACLEAN: Combien y a-t-il de juges de la cour supérieure à Québec et combien de juges de la cour suprême?

M. DOHERTY: Il y a en tout 41 juges de la cour supérieure à Québec. Il n'y a pas de juges sous le nom de juges de la cour suprême. La cour supérieure de Québec a pleine juridiction en première instance dans toutes les causes à part celles au-dessous de $100. La cour supérieure a pleine juridiction dans toutes les causes civiles en première instance au-dessus de $100.

M. MACLEAN: Cette question a été discutée à plusieurs reprises depuis qu'elle a été réglée il y a quelques années, ainsi qu'on le voit dans les statuts revisés de 1906. On a modifié la loi de temps à autre, et il y a quelques années on a adopté le principe de nommer les juges en proportion de la population. Je suppose que le nombre des procès en proportion de la population est à peu près le même dans tout le Canada, et le nombre des juges serait alors à peu près le même dans les différentes provinces en proportion de leur population. Je crois qu'il y a tout autant de procès dans la partie est du Canada, qu'il y en a dans la partie centrale, dans Québec, dans Ontario et dans l'Ouest. Mais nous constatons que l'on ne traite pas toutes les parties également. Le juge en chef de l'île du Prince-Edouard ne reçoit que le même traitement qu'un juge puîné du Manitoba ou de Québec, et les juges

puînés de l'île du Prince-Edouard ne reçoivent que $5,000 par année. Je ne crois pas que ce soit juste. Si nous avons à peu près la même population par juge que dans Québec, pourquoi nos juges dans l'est du Canada seraient-ils traités de cette façon? Les juges de l'île du Prince-Edouard, de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick font tout autant de travail que la majorité des juges dans Québec, Ontario ou Alberta, mais nous voyons que la loi accorde à ces trois provinces des avantages qu'elle n'accorde pas à la plus petite de l'est du Canada. J'ai appelé sur ce sujet l'attention de l'ancien ministre de la Justice de même que celle du ministre actuel, mais on m'a répondu que l'on ne changeait pas la loi contenue dans les statuts revisés de 1906.

Je trouve, au contraire, qu'on modifie le traitement des juges dans ce projet de résolution même. Ce projet est conçu en ces termes:

La Chambre décide qu'i y a lieu d'amender la loi concernant les juges, chapitre 138 des statuts refondus de 1906, et de pourvoir à ce que le traitement de trois juges de la cour supérieure de la province de Québec soit porté de $5,000 à $7,000 par année, et à ce qu'un traitement de $5,000 par année soit voté en vue de la nomination d'une nouveau juge de la dite cour.

Pourquoi $2,000 de plus, en faveur de chacun de ces trois juges, et un traitement de $5,000 seulement, en faveur du nouveau juge, un traitement égal à celui des juges puînés de l'île du Prince-Edouard? Il va falloir ajouter $2,000 au traitement de ce juge-là, l'an prochain, car cette différence de traitement va soulever toute une tempête. Les autres juges puînés ne touchent que $6,000. On devrait leur allouer partout le même traitement. Il survient des causes importantes dans les petites provinces comme dans les grandes. Au Nouveau-Brunswick il y a un juge par 50,000 habitants. Dans l'Alberta et la Saskatchewan, il y a un juge par 30,000 habitants, et il touche quand même un traitement élevé. On en donne pour raison que la vie coûte cher. Mais elle coûte à peu près le même prix dans toutes les parties du Canada. Elle ne coûte plus cher que lorsqu'on veut vivre plus largement. Tous les fonctionnaires publics qui font leur devoir devraient être traités avec une égale justice. Les juges de l'Est font aussi bien leur devoir et sont aussi compétents que ceux des provinces de Québec, d'Ontario et de l'Ouest. Je prie l'honorable ministre de retirer ce projet de résolution et de le reconsidérer, et je suis certain que si l'on soumet à la Chambre un autre projet de résolution rendant justice aux juges de tout le pays, elle va l'approuver.

M. CARVELL: J'ai discuté ici, chaque année, depuis six ou sept ans. J'approuve ce que vient de dire l'honorable député (M. A. K. McLean), et je vais répéter à l'honorable ministre de la Justice ce que j'ai dit à mes propres amis quand ils étaient au pouvoir.

L'honorable ministre ne conçoit pas la situation des juges de cour de comté des Provinces maritimes; elle diffère absolument de celle des juges de cour de comté de tout le reste du Canada, et elle me paraît ressembler à celle des juges de la cour de circuit de Montréal. Dans les Provinces maritimes il n'y a que deux classes de juges: ceux de la cour supérieure et ceux des cours de comté. Je comprends que l'honorable ministre ait beaucoup de difficulté à augmenter le traitement de ceux-ci, à cause de la singulière anomalie qui existe dans la province d'Ontario où il y a deux juges pour chaque comté. Ces juges n'ayant pas beaucoup à faire, l'honorable ministre trouve qu'il ne serait pas raisonnable de porter leur traitement, disons, à $5,000. Mais il n'en est pas ainsi dans les Provinces maritimes. Là, on n'a pas deux juges pour un seul comté, mais un seul juge pour trois ou cinq comtés, et dans l'ouest du Nouveau-Brunswick, le juge de la cour de comté a quatre comtés sous sa juridiction.

M. BLAIN: L'honorable député fait erreur en disant que presque chaque comté de l'Ontario a deux juges.

M. CARVELL: Je fais peut-être erreur par rapport à quelques-uns, mais il doit y en avoir un grand nombre qui ont deux juges.

M. BLAIN: En effet; mais il y en a plus qui n'en ont qu'un seul.

M. CARVELL: Peu n'importe, il n'en reste pas moins vrai que dans les Provinces maritimes chaque juge a de trois à cinq comtés sous sa juridiction, et qu'il est un fonctionnaire important. Outre qu'il doit présider le tribunal, il lui faut voir à l'expédition d'affaires sommaires et parcourir de longues distances. L'honorable ministre devrait tenir compte de ces conditions particulières et répondre aux exigences qui en résultent. Je sais bien que lui et ses prédécesseurs ont été importunés de cette question, mais quoi qu'en dise l'honorable député de Peel, s'il voulait exprimer à la Chambre toute sa pensée, il avouerait que ce qui l'empêche de rendre justice aux ju-

ges des Provinces maritimes, c'est l'état de choses qui existe dans l'Ontario. Si, toutefois, il peut augmenter le traitement des juges de Montréal et d'autres districts de la province de Québec, il peut aussi trouver moyen d'accorder un traitement raisonnable aux juges des Provinces maritimes. Inutile d'insister davantage. J'ai déjà signalé ce cas à l'honorable ministre à deux reprises et j'espère qu'il ne laissera pas adopter le bill sans avoir accordé un traitement raisonnable à ces fonctionnaires importants des Provinces maritimes.

M. McKENXIE: Eu égard au grand nombre de juges de la province de Québec, cette augmentation de traitement est faible, mais ceux qui sont appellés à en bénéficier l'accepteront sans doute avec plaisir. Elle représente un pas de fait dans la bonne voie. Je ne sais pas au juste comment les juges de la province de Québec sont répartis, mais je crois que la loi relative à la magistrature y établit trois classes de juges: les juges de la cour supérieure, qui sont en grand nombre; les juges de district, qui ne président pas le tribunal de la cour supérieure et dont la charge correspond à celle des juges de cour de comté dans les autres provinces. . . .

M. DOHERTY: Ces juges que l'honorable député appelle juges de district sont des juges de la cour supérieure, mais on assigne à chacun d'eux un district particulier, comme le district de Montréal, celui de Québec et certains autres, appelés districts ruraux. Dans la province de Québec, il n'y a pas de juges de cour de comté, tous sont des juges de la cour supérieure, à l'exception des quatre juges de la cour de circuit de la cité et du district de Montréal. Tous les juges qui siègent en première instance sont des juges de la cour supérieure, la différence de traitement dépend probablement de ce que, dans le district de Montréal et dans celui de Québec, il y a beaucoup plus d'ouvrage à faire que dans les districts ruraux.

M. McKENZIE: Les juges de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse sont censés demeurer à Halifax et ils vont en tournée et siègent comme tribunal d'appel in banco. Il y a, dans la province de Québec, une cour d'appel qui se compose de quelques juges de la cour supérieure, je crois.

M. DOHERTY: La cour d'appel de la province de Québec est une cour distincte appelée cour du banc du roi.

M. McKENZIE: C'est-à-dire qu'ils ne vont pas en tournée. Les juges dont la juridiction se limite à certains districts font l'ouvrage de juges de cour de comté.

M. DOHERTY: Celui-là et celui de juges de la cour supérieure.

M. McKENZIE: Tout comme les juges de cour de comté de la Nouvelle-Ecosse. L'honorable ministre sait que, à très peu d'exceptions près, un juge de cour de comté peut, du consentement des accusés, juger toutes sortes d'accusations, à l'exception des accusations de meurtre, de tentative de meurtre, et de quelques autres qu'il faut soumettre à un jury. Dans la Nouvelle-Ecosse, un juge de cour de comté est un juge en chambre de la cour suprême. En cette qualité il entend toutes sortes de causes. Tous nos juges de la cour suprême résident à Halifax, les avocats ne vont là que pour plaider en appel. Aussi les juges de cour de comté siègent-ils tous les jours pour entendre toutes sortes de causes civiles et criminelles qui tombent sous leur juridiction. Un traitement de $3,000 par année pour le titulaire d'un poste aussi important et qui doit posséder une si profonde connaissance du droit est un traitement insuffisant.

Il doit être difficile de changer une situation qui dure depuis des années, mais ce peut être pour le ministre une bonne occasion de décider cette affaire maintenant. Cela m'a fait peine d'entendre des membres de la droite dire que les juges reçoivent à l'heure qu'il est un magnifique traitement. Il ne faut pourtant pas perdre de vue qu'un juge n'est pas dans la même position que le commun des salariés, parce qu'il a une certaine dignité à maintenir, et qu'en outre la loi lui interdit toute autre besogne. Il a pu autrefois faire quelqu'argent comme directeur d'une compagnie; mais, depuis 1905, il ne lui est plus permis de faire quoi que ce soit, hors ses fonctions de juge. Il n'a par conséquent, d'autre revenu que son salaire. Comme dans le cas, malheureusement, de ceux qui occupent d'autres positions, les juges sont des êtres humains, et, en nous occupant d'eux, c'est à la nature humaine que nous avons affaire. Il est donc à désirer que l'homme à qui est confiée l'administration des lois soit à l'abri des tentations qui naissent de la gêne. Nous n'avons pas, heureusement, à nous plaindre du caractère de nos juges en général, et il est bon d'aider, dans la mesure qu'il nous est possible de le faire, à maintenir la dignité de notre magistrature.

En ce qui regarde la Nouvelle-Ecosse, je suppose que le ministre n'y trouverait pas

à redire si nous avions un juge pour chaque comté. Dans tout comté de la province d'Ontario, il y en a en moyenne de plus d'un, alors que, chez nous, les comtés sont au nombre de 18, et nous n'avons que sept juges. A supposer que nous en ayions eu un par comté, ce serait dix-huit, et, comme il leur serait payé à chacun $3,000, cela ferait un total de $54,000. Avec le petit nombre de juges que nous avons, si vous leur donnez $5,000 par tête, cela ne fait que $35,000 au lieu de $54,000. Nous étant contentés de sept juges, nous avons, je pense, raison d'attendre qu'ils seront convenablement payés; et demander $5,000, ce n'est certainement pas trop.

Dans la province d'Ontario, un juge d'une cour de comté a des honoraires comme juge subrogé; c'est-à-dire qu'il exerce certaines fonctions relatives aux testaments, et cela ajoute, dans une large mesure, à son revenu. Il lui est en outre payé quelque chose pour ce qu'il fait relativement au rôle des impôts, qu'il est appelé à reviser. Dans la Nouvelle-Ecosse, un juge d'une cour de comté, exerce, il est vrai, certaines fonctions relatives à la vérification des testaments, mais ce travail ne lui est pas payé; il ne touche que tout juste son traitement. Si je mentionne cette circonstance, c'est afin de faire voir au ministre qu'il n'y a aucune analogie, entre la proposition d'un juge d'une cour de comté de la Nouvelle-Ecosse et celle d'un juge d'une cour de comté de la province d'Ontario.

Il y a quelque temps le ministre, si je ne me trompe, était d'un autre avis. Il croyait alors que rien ne s'opposait à ce qu'il vînt en aide aux juges dans toute l'étendue du Canada, et en particulier dans les Provinces maritimes. Je constate avec regret que la perspective n'est pas aussi brillante qu'il y a dix-huit mois ou deux ans. J'espère qu'il sera tenu compte de l'idée qu'a émise mon honorable ami de Queen (M. A. K. McLean), et que cette résolution sera retirée pour faire place à une autre plus avantageuse. Il est entendu que le ministre ne peut amender la résolution dont le comité est présentement saisi, mais rien n'empêche qu'il ne la retire et n'en présente une autre où cette question serait décidée d'une manière plus large.

Il y a autre chose sur quoi je désire appeler l'attention du ministre, comme je l'ai fait dans une circonstance antérieure. J'ai expliqué au ministre cette fois-là que, par suite d'un règlement qui met de la différence entre diverses fonctions qu'exercent les juges des cours de comté, celui de mon district s'est vu privé de son allocation pour frais de voyage. Il me semble quelque peu mesquin de donner à un juge d'une cour de comté, qui exécute les ordres de la législature de la province, moins que l'allocation régulière pour frais de voyage. L'article 18 de la loi des juges n'admet pas cette distinction. Il dit:

> Il est payé pour frais de voyage à chaque juge, soit de la cour supérieure, soit de la cour de comté, et à chaque juge local en amirauté de la cour de l'échiquier, sauf ainsi qu'il est, au présent article, autrement prévu, en sus de ses frais de déplacement, la somme de six dollars pour chaque jour, y compris les jours nécessairement occupés par le déplacement, aller et retour, qu'en sa qualité de juge il siège en audience ou soit en chambre ailleurs, qu'à l'endroit où, en vertu de la loi, il est tenu de résider.

Ainsi, quand un juge d'une cour de comté siège, en vertu d'une disposition de quelque loi de la Nouvelle-Ecosse, il tombe certainement sous l'application de cet article. Ça été pour moi une surprise d'apprendre que l'on avait retiré au juge une allocation à laquelle il a droit. Comme je le disais tout à l'heure, c'est là une affaire sur laquelle j'ai déjà appelé l'attention du ministre; mais il a tant de questions a étudier que nécessairement il perd de vue des choses d'aussi minime importance. Je le lui rappellerai néanmoins dans l'espoir que le règlement sera révoqué et que, quand un juge de la cour de comté voyagera pour l'acquittement de fonctions qui lui sont assignées, il lui sera, sans hésitation ni difficulté, accordé les frais que la loi elle-même a prévus.

Mais c'est là une affaire de détail, et, de nouveau, je prierai le ministre d'agir libéralement envers les juges des cours de comté de la Nouvelle-Ecosse, des Provinces maritimes, de tout le Canada.

M. McCURDY: N'ayant pas le plaisir ni la bonne fortune d'appartenir au barreau, je ne puis, au même degré que l'honorable député de Cap-Breton-nord-et-Victoria (M. McKenzie), me rendre compte de ce que l'on exige d'un juge d'une cour de comté. Il est clair néanmoins que cela lui impose des sacrifices. L'honorable député semble en être lui-même un exemple; nous lui avons vu, en effet, abandonner une position de $3,000 comme juge d'une cour de comté pour accepter une rétribution de beaucoup inférieure à celle-là au service de son pays. Raillerie à part, cependant, il me semble—et j'en ai parlé plusieurs fois au ministre—que la rémunération de nos juges de cour de comté est de tout point insuffisante. Elle est restée la même depuis des années, quoique, comme si souvent on nous le repète, la cherté de la vie aille en

augmentant. Comme le fait observer mon honorable ami de Cap-Breton-nord, il n'existe pour le juge d'une cour de comté aucun moyen d'accoître son revenu; il n'a absolument que le salaire attribué à sa charge. Il lui faut maintenir un certain train de vie, et il me semble que, vu l'incessante augmentation de la dépense, il convient que le ministre donne son attention à cette affaire. Quelques districts de la Nouvelle-Ecosse ont une étendue considérable, il en est un qui embrasse trois comtés. J'ai voulu simplement en prenant la parole ajouter un mot à ce que d'autres ont dit en faveur des juges des cours de comté.

M. BICKERDIKE: Pourquoi le ministre de la Justice a-t-il oublié les juges de la cour supérieure de Montréal? Je vois que la présente résolution ne leur laisse aucun espoir, bien que personne mieux que le ministre ne sache combien ces juges ont à faire. Chacun d'eux abat, je crois, autant de besogne que deux juges du dehors. Il faut que dans tout le pays les juges soient convenablement remunérés. Il est inutile de dire que le pays n'est pas assez riche, ou encore que l'on désire pratiquer l'économie. Un Gouvernement qui a la réputation de brûler la chandelle par les deux bouts ne doit pas faire des économies aux dépens des juges qui sont dans la gêne.

M. CARROLL: Nos juges des cours de district et des cours suprêmes sont bien insuffisamment rétribués. Pour ma part, je crois que bien peu de juges au Canada ne pourraient par l'exercice de leur profession doubler le chiffre du traitement qui leur est accordé. Ceux que je connais à la Nouvelle-Ecosse, comme dans une couple d'autres provinces, sont des hommes qui ont brillé au barreau et qui, s'ils avaient continué à exercer leur profession, se feraient un salaire de 18 à 25 mille dollars par année, au lieu des 6 ou 7 mille dollars qu'ils touchent actuellement. S'il est une classe de fonctionnaires publics mal rétribués—et je suppose que les juges sont plus ou moins des fonctionnaires publics—c'est bien celle de nos juges des cours de comté et des cours suprêmes. Un juge d'une cour de comté dans notre province, —et il en est de même ailleurs, je suppose, —n'a que $3,000 par année.

Quiconque a les capacités voulues pour être nommé juge d'une cour de comté pourrait doubler cette somme dans l'exercice de sa profession. Mon honorable ami de Shelburne-et-Queen (M. McCurdy) a dit de l'honorable député de Cap-Breton-nord (M. McKenzie) qu'il avait résigné ses fonctions de juge d'une cour de comté; mais il oublie de dire que, si mon honorable ami de Cap-Breton-nord avait donné à sa profession la même attention qu'à ses devoirs de juge, il aurait fait de 4 à 8 mille dollars par année, au lieu des $3,000 qu'on lui payait, et peut-être cela a-t-il été pour beaucoup dans sa démission.

M. McCURDY: Ce que j'en ai dit est absolument à sa louange.

M. CARROLL: Je le sais. Surtout dans le district judiciaire de l'île du Cap-Breton, le juge de la cour de comté accomplit une besogne qui vaudrait le double du traitement qu'on lui paie.

Je n'ai pas besoin de répéter les observations qu'a faites l'honorable député de Cap-Breton-nord, mais notre juge de la cour de comté est occupé depuis 9 heures, le lundi matin, jusqu'à 3 heures le samedi après-midi. Il entend pour ainsi dire toutes les causes criminelles, à part celles qui sont d'une nature des plus sérieuses; il assume les fonctions de maître en chambre de la cour suprême; il entend toutes les applications interlocutaires qui sont présentées aux différentes étapes par lesquelles passent les causes qui sont soumises à la cour suprême, et mon honorable ami, le ministre de la Justice, sait ce que cela signifie dans un district judiciaire où il y a beaucoup de procès. Il taxe aussi les mémoires de frais, et il a le pouvoir de siéger dans des causes civiles très importantes. Je mentionne le cas de ce magistrat, non pas parce que je suis payé pour prendre sa part, mais bien parce que je suis au courant des devoirs qu'il a à remplir; à mon avis, il a plus d'ouvrage que n'importe quel autre juge de la cour de comté de la province, à l'exception peut-être de celui d'Halifax. Je ne puis comprendre comment il se fait qu'un gouvernement ne paie à ce magistrat qu'un traitement de $3,000 par année, traitement tout à fait insuffisant pour un homme de cette valeur. Nombre de nos commerçants et de nos petits marchands, qui n'ont jamais eu besoin d'acquérir des connaissances techniques, gagnent bien plus que cette somme dans un an. Les juges ne sont pas en état de soutenir un train de vie digne de la situation qu'ils occupent avec les traitements qu'ils reçoivent, à l'heure actuelle.

M. LANCTOT: Dans ce cas, ils peuvent donner leur démission.

M. CARROLL : Si je n'avais pas à mettre en cause des personnalités, je citerais à mon honorable ami nombre d'exemples de magistrats qui sont descendus du banc et qui ont repris l'exercice de leur profession, tout simplement parce qu'ils pouvaient gagner de cette façon le double du traitement qu'ils recevaient comme juges.

M. C. A. WILSON: Que dites-vous de l'honorable ministre de la Justice?

M. CARROLL: Je crois que si le ministre de la Justice avait apporté à l'exercice de ses professions l'attention qu'il a donnée à l'accomplissement de ses devoirs de juge, il aurait pu doubler le traitement qu'il a reçu en sa qualité de magistrat. Nous devons avoir des juges, et dans mon humble opinion, l'honorable ministre de la Justice va éprouver quelque difficulté à décider les meilleurs avocats à accepter d'être nommés juges à la cour suprême, si les traitements restent ce qu'ils sont à l'heure actuelle.

M. BURNHAM: L'honorable député croit-il réellement, qu'en ce 20ième siècle, la direction de la civilisation et de la culture soit telle que toute chose doive s'évaluer en dollars et en cents?

M. CARROLL: L'honorable monsieur devance son époque; il vit au 28ième siècle, non au 20ième. Il est l'un de ces enthousiastes qui voient déjà les produits de notre pays traverser les mers, transportés par de gigantesques aéroplanes; pour le moins, il vit au 24ième siècle. Mais quel que soit le siècle où nous vivons, à mon avis, la question que nous avons à résoudre est la suivante: devons-nous accorder aux magistrats, qui siégent dans nos cours de justice, des traitements convenables? L'honorable ministre de la Justice vient de faire un pas dans cette direction, mais, selon moi, le pays en général ne verra pas cela d'un bon œil. C'est très bien d'augmenter les traitements de quelques juges de $3,000 à $5,000, mais l'honorable ministre, il me semble, devrait étudier à fond la question, et il ne pourrait qu'en venir à la conclusion que l'on devrait augmenter les traitements de tous les magistrats canadiens, depuis les juges de la cour suprême jusqu'aux plus humbles. Si le ministre croit le moment propice pour présenter une loi en ce sens, il pourra compter, je le crois, sur le plus entier concours des membres du Parlement.

M. MORPHY: Je désire offrir mes félicitations au ministre de la Justice de la tentative qu'il fait dans le sens de l'économie relativement au traitement des juges qui président à nos cours de justice.

[M. Carroll.]

Si j'ai bien saisi l'idée du ministre, il désire élargir les districts soumis à la juridiction des juges de la cour de comté, en leur permettant de siéger dans les comtés voisins du chef-lieu où ils résident. De cette manière, en augmentant légèrement les traitements de ces juges, il évitera la nécessité de nommer un juge à un salaire plus considérable dans le comté où le magistrat de comté ira siéger.

C'est là un plan qui mérite des éloges, à mon avis, et il devrait obtenir l'approbation du Parlement, surtout à une époque où l'on croit parfois bon d'attaquer la réputation des magistrats qui président nos tribunaux. Je rends hommage à la sollicitude qu'a montrée l'honorable ministre en voyant à ce que certains juges des cours de comté reçoivent un meilleur traitement tout en accomplissant un peu plus de besogne. Je suis assez au fait de la situation qui prévaut dans la province d'Ontario, et je me suis formé l'idée qu'il existe de criantes injustices quant aux traitements que reçoivent ces magistrats, si l'on tient compte du travail qu'ils accomplissent. Sans vouloir discuter l'opinion émise par l'honorable député de Peterborough-ouest, je prétends que nombre de juges d'un bout à l'autre de la province d'Ontario accomplissent trois fois plus de besogne qu'ils ne devraient, si l'on tient compte du traitement qu'ils reçoivent. Il existe, dans Ontario, un bon nombre de juges qui ne gagnent pas l'argent qu'on leur paie; cependant, il ne serait pas raisonnable de vouloir diminuer leur traitement, car ils doivent être toujours en devoir et prêt de jour en jour à remplir leurs fonctions judiciaires. Dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, le juge de la cour de comté est un monsieur très estimable, un ancien membre du Parlement, qui possède à un haut degré l'estime publique. Tous ses instants sont occupés, car ce comté est renommé pour le nombre de procès qui s'y déroulent, chaque année; on l'a surnommé: le comté des plaideurs. Je suis certain que je pourrais vous citer les noms de six juges de la cour de comté, par toute la province d'Ontario, qui à eux tous ont moins d'ouvrage que celui de Perth.

Si c'est là la situation, le principe que le ministre de la Justice s'efforce de faire consacrer par ce bill pourrait foir bien s'appliquer aux juges de la cour de comté d'Ontario. Bien que je sois prêt à admettre que le développement rapide de notre province, au point de vue industriel, fera qu'avant longtemps la besogne de nos ju-

ges de comté augmentera en conséquence, et que le jour n'est peut-être pas éloigné où ces magistrats auront plus d'ouvrage qu'ils ne pourront en faire, je n'en suis pas moins d'opinion que le ministre devrait, tandis qu'il s'occupe de cette question, faire prévaloir ce principe non seulement dans la province de Québec, mais aussi dans Ontario.

M. CARROLL: Et à la Nouvelle-Ecosse aussi.

M. MORPHY: Je ne puis parler en connaissance de cause de la situation qui existe à la Nouvelle-Ecosse, mais j'ai entendu, il n'y a qu'un moment, l'honorable député du Cap-Breton (M. Carroll), faire un éloquent appel en faveur des juges de la cour supérieure de cette province. Quant à Ontario, je n'ai jamais entendu de plainte à propos du traitement que reçoivent ces magistrats, mais le public se plaint parfois du fait que, tandis que le Parlement a passé une loi qui oblige les juges de la cour de comté à prendre leur retraite dès qu'ils ont atteint l'âge de 75 ans, on s'est bien garder de fixer la même limite d'âge aux juges de la cour supérieure, de sorte qu'un magistrat de cette catégorie peut continuer à exercer ses fonctions jusqu'à l'âge de 175 ans, s'il vit jusque-là. A mon sens, cette différence de traitement en faveur des juges de la cour supérieure n'est pas équitable. J'estime que le magistrat de la cour de comté, de la province d'Ontario et du Dominion tout entier, est sous tous les rapports un homme aussi estimable et aussi digne de la considération du Gouvernement que n'importe quelle juge de la cour suprême, et pour ma part, je suis d'opinion que, puisqu'on a appliqué la loi, et avec raison, dans nombre d'occasions, du moment qu'un juge de comté a atteint l'âge de 75 ans, il est obligé de prendre sa retraite, on devrait exiger la même chose de la part des juges de la cour supérieure, qui ont toujours reçu plus que le double de leur traitement, pendant toute leur carrière dans la magistrature. Je ferai cependant des exceptions en faveur de septuagénaires de la catégorie du chancelier Boyd d'Ontario, qui demeurent en possession de toutes leurs brillantes qualités, en dépit de leur grand âge, et qui sont apparemment en état de s'acquitter de leurs fonctions tout aussi bien qu'à n'importe quelle étape de leur carrière; de sorte que leur retraite obligatoire créerait un vide difficile à combler sur le banc. Des plaintes se font entendre, à l'heure actuelle, dans la province d'Ontario, au sujet de certains juges de la cour supérieure, qui ont atteint la limite d'âge assignée aux magistrats de la cour de comté, et qui persistent à demeurer en fonctions. En terminant, je ne puis m'empêcher de réitérer mes félicitations au ministre, pour avoir fait un pas dans la voie de l'économie, en essayant l'application de ce plan raisonnable, qui consiste à donner un peu plus d'ouvrage aux juges de la cour de comté, en augmentant légèrement le traitement qu'ils reçoivent.

M. W. M. MARTIN: Je n'approuve pas entièrement les observations qu'a faites, tout à l'heure, l'honorable député de Perth-nord. A mon avis, on ne devrait jamais soulever la question d'économie, lorsqu'il s'agit des traitements à accorder à nos juges.

Si le Gouvernement a l'intention de pratiquer l'économie, d'abaisser ou de retrancher certains traitements, la magistrature est à peu près l'endroit le moins propice qu'il pourrait choisir pour inaugurer cette politique. Le Gouvernement ferait bien mieux de commencer à opérer des réformes dans le département de la Milice, en mettant le holà à la construction des manèges militaires, ou peut-être encore dans le département des Travaux publics, où les dépenses ont énormément augmenté au cours des trois ou quatre dernières années.

Des deux côtés de la Chambre, les députés semblent admettre que le traitement des juges de la cour de district ou de comté de la province de la Saskatchewan devrait être quelque peu augmenté. Si le besoin d'améliorer le sort de ces magistrats se fait sentir en Nouvelle-Ecosse et dans certaines parties d'Ontario et de Québec, à plus forte raison, se fait-il sentir dans l'ouest canadien, et particulièrement en Saskatchewan, non seulement parce que ces juges sont occupés du matin jusqu'au soir, vu leur nombre restreint, mais aussi à cause du coût de la vie, qui est bien plus élevé dans cette province qu'en aucune autre partie du Dominion. Dans une ville, chef-lieu d'un comté ordinaire, dans l'Ontario, le coût de l'existence pour un magistrat de la cour de comté est bien moindre qu'en Saskatchewan. J'ai eu l'honneur d'assister à un banquet que le barreau de la Saskatchewan a offert au ministre de la Justice, l'automne dernier.

Le ministre était tout particulièrement de bonne humeur dans cette circonstance,

après avoir ainsi banqueté et avoir été régalé de ce que les prairies de l'Ouest produisent de meilleur. J'ai conclu de ses observations, et l'impression était générale, non seulement à Régina, mais à Moosejaw, qu'il allait faire quelque chose en vue de relever le traitement des juges des cours de comté dans le Saskatchewan. Je sais bien que le ministre va répondre qu'il lui faut légiférer en vue de l'ensemble du Canada; mais les conditions sont un peu différentes dans l'Ouest, car la vie y coûte plus cher et les juges y exécutent en réalité plus de besogne que les juges des cours de comté de l'Ontario. J'espère que le ministre trouvera quelque moyen de venir en aide aux juges des cours de comté dans le Saskatchewan. Le ministre va nommer quatre juges additionnels de cour de district dans cette province. Il aura de la difficulté à trouver des hommes aptes à remplir ces charges au traitement de $3,000 par année. Il hoche la tête. Je conjecture que le grand nombre des demandes qui lui sont parvenues de candidats à cette charge lui vient de gens qui ne sont pas compétents pour le poste de juge de cour de comté. Je sais qu'il ne saurait s'assurer les services de gens qualifiés pour ces emplois moyennant $3,000 de rémunération. A moins que le traitement ne soit porté à un chiffre en rapport avec l'importance de la charge, le ministre ne trouvera pas à s'assurer les services des hommes les plus aptes à remplir ces charges de juge de district dans les provinces de l'Ouest et j'espère qu'on trouvera quelque moyen d'offrir à ces hommes un traitement plus fort que celui qu'on leur offre actuellement.

M. LANCTOT (texte): Monsieur le président, avant que cette résolution soit adoptée, je désire de nouveau vous donner ma manière de voir sur ce qu'elle comporte.

L'honorable ministre nous a dit que la loi des juges doit être amendée. Je dois dire, tout d'abord, que je suis des plus satisfait du grain de semence que j'ai mis en terre durant cette session, relativement à l'augmentation du salaire des juges; malgré la température froide que nous subissons, ce grain germe bien si j'en juge par ce que l'honorable député (M. Fowler) a dit sur ce sujet avant six heures. J'ai raison de croire qu'avant longtemps cette semence donnera de très bons résultats.

J'ai parlé souvent sur cette question, et je viens de nouveau vous déclarer que je ne partage pas l'opinion exprimée par mon honorable ami de Cap-Breton-sud (M. Carroll), et aussi par un autre de mes honorables amis, celui qui a parlé avant moi (M. Martin, de Régina) quand ils ont dit que les juges recevaient des salaires de famine. Comment! des salaires de famine avec $7,000, et $5,000 pour les juges des cours supérieures, et $3,000 pour les juges des cours de comtés d'Ontario et des autres provinces.

S'il en est ainsi, je me demande combien nous allons perdre de monde dans le pays, d'ici à un an ou deux, si ceux qui reçoivent de tels salaires doivent mourir d'ici à quelque temps, puisque le coût de la vie a augmenté. Je me demande combien il va nous rester de monde dans le pays après une telle calamité?

N'est-il pas vrai qu'il y a dans le pays un grand nombre de gens qui ne gagnent que cinq, six, sept, mille et douze cents piastres pas année, qui ont des familles à élever et des enfants à instruire? Et cependant, pas un seul avocat dans cette Chambre ne s'est encore levé pour demander au Gouvernement d'augmenter le salaire de ces gens-là, qui sont menacés de mourir de faim. Pas un seul avocat des deux côtés de cette Chambre ne l'a fait.

Cette question du salaire des juges en est une tout à fait nouvelle pour l'électorat, et je dis que le peuple ignore ce qui se passe ici, à ce propos. Mais le peuple le connaîtra, car je me propose bien, pour ma part, d'en parler chaque fois que l'occasion s'en présentera.

La plupart des avocats acceptent ces positions de juges à $7,000 ou $8,000 par année, parce qu'ils savent que cela leur assurera pour leurs vieux jours une pension de retraite, après quinze ou vingt ans de service, pension à laquelle ils n'ont jamais contribué. Y a-t-il, en aucune partie du pays, des gens qui retirent une pension sans avoir au préalable contribué à cette pension en versant une partie de leur salaire? Seuls, les juges sont ces privilégiés.

Comme le disait mon honorable ami de Queen-et-Albert, avant six heures, beaucoup d'avocats qui montent sur le banc n'ont jamais reçu, pendant qu'ils exerçaient leur profession, un chèque mensuel de $416 à $580 payé par l'Etat? Au contraire, je dois déclarer que je connais un grand nombre d'avocats qui végétaient à Montréal ou ailleurs, et qui ont été très heureux d'accepter des positions dans le service civil parce qu'ils ne gagnaient pas leur vie avec leur profession.

Et on vient nous dire que les juges devraient être payés plus cher. Je dis que cela est ridicule.

Quel exemple donnez-vous au public, vous, les hommes de profession? Je dis que, par une telle conduite, vous mettez les autres classes de la société contre vous; vous les rendez jaloux, parce que vous gardez tout pour vous et qu'il n'y a rien pour les autres. Mais le temps approche où cela devra cesser.

J'ai déjà parlé dans le même sens en plusieurs circonstances, mais je veux faire aujourd'hui une exception en faveur des juges de la cour de circuit de Montréal. Je suis pour une augmentation de salaire de ces juges, dont le doyen, jusqu'à ce jour, n'a reçu que $3,600 par année, et ses collègues $3,000. Je dis que ces juges-là ne sont pas suffisamment payés pour le travail qu'ils font, et de plus, ils ne reçoivent pas de pension.

M. DOHERTY: Après 25 ans.

M. LANCTOT: Eh bien, c'est bien mal, parce que je suis opposé à la pension. Si les deux partis de cette Chambre sont d'accord pour payer aux juges un salaire plus élevé, pourquoi ne pas le payer pendant qu'ils travaillent? Mais pourquoi cette pension? C'est à cela que le peuple est opposé.

Pourquoi donne-t-on cette pension aux juges de la cour supérieure, au lieu d'un salaire plus élevé? Pourquoi? Tout simplement pour permettre au parti au pouvoir de nommer juges ceux qui ne veulent plus affronter l'opinion publique en mettant à la retraite les juges sortant pour faire place aux autres. L'honorable ministre de la Justice en connaît quelque chose. Il va peut-être dire non, mais je l'invite à venir discuter cette question sur les tribunes populaires dans la province de Québec, et je suis certain qu'il ne voudra pas soutenir devant des assemblées publiques la position qu'il prend maintenant.

L'honorable ministre de la Justice nous a dit que par cette résolution il pensait économiser $12,000 par année, en faisant venir ces trois juges siéger à Montréal. Le ministre est ainsi entré dans une bonne voie; je l'en félicite, car, avec ces $12,000, nous allons pouvoir lui payer sa pension encore quelque temps. Mais cette pension devra disparaître un jour, et je lui demande d'intercéder pour moi auprès du très honorable premier ministre afin de permettre à cette Chambre de discuter le bill que j'ai présenté au commencement de la session. Le Gouvernement ne devrait pas avoir peur, puisqu'il a la majorité dans cette Chambre.

Je ne parle pas seulement pour moi. Il est vrai que je ne suis pas avocat, mais je parle dans l'intérêt du pauvre peuple qui peine et qui sue pour gagner quelques centaines de piastres, et je suis opposé aux magnats qui veulent tout avoir et ne rien laisser pour les petits.

Je vois que les quelques députés qui ont pris part à cette discussion sont des avocats. Je crois qu'ils aspirent tous à devenir juges un jour ou l'autre. Parmi eux, il y en a des jeunes et de plus âgés. Mon honorable ami de Cap-Breton-sud, par exemple, est jeune, c'est un bon avocat, et il sera juge un de ces jours. Mon honorable ami de Queen (I. P.-E.) voudrait que les juges soient augmentés; je crois qu'il sera fait juge bientôt, si j'en juge par la manière dont il a abordé la question.

Je dois dire, avant de terminer, que je suis opposé fortement à toute augmentation du salaire des juges qui reçoivent présentement huit, sept et même cinq mille piastres de salaire, et je dis que le pays est également avec moi sur ce point.

M. MACDONALD: J'ai été très désappointé de voir que le ministre de la Justice (M. Doherty) n'avait pas réussi à régler cette question du traitement des juges d'une manière compréhensive, comme il nous avait assuré l'an dernier qu'il le ferait entre temps. Je ne saurais rester d'accord avec l'honorable député de Perth-nord (M. Morphy) lorsqu'il félicite le ministre, en raison, dit-il, de ce que la présente résolution va permettre de réaliser une certaine épargne. J'ai toujours eu l'impression que la constitution des tribunaux, l'indication du nombre des juges requis, et toutes les particularités s'y rapportant relèvent entièrement de l'initiative des législatures provinciales, et que tout ce que le ministre de la Justice est appelé à faire, c'est de voir à la nomination des juges et de fixer leurs émoluments. Le ministre a traité cette question en se confiant strictement dans une province du Dominion. Inutile de reprendre les arguments avancés par les deux honorables députés de Cap-Breton, quant à la nécessité d'une prompte et prochaine délibération des conditions existantes dans la province d'où je viens; mais je conçois que dans les autres provinces, la question s'impose tout aussi impérieusement à l'attention que dans les provinces de Québec et de la Nouvelle-Ecosse. Je crois que l'honorable ministre a donné à entendre l'année dernière à la magistrature que toute cette question du remaniement des traitements serait mise à l'étude avant la session prochaine et serait réglée dès cette année. Je ne sache pas que le ministre nous ait

expliqué pourquoi, dans sa tentative de règlement de cette question, il a fait porter tout son effort sur une province.

Inutile de répéter les arguments invoqués au nom de l'opposition. D'un autre côté, on nous a fait des observations au sujet du peu de nécessité de la présente résolution, mais je suis certain que la pratique qui a toujours caractérisé la rémunération des juges dans l'empire, la coutume qui a toujours été la règle pour nous dans le Parlement de la métropole, où des traitements qui seraient considérés ici presque comme princiers accompagnent l'exercice des fonctions judiciaires, a marqué un état de choses qui pourrait être certainement continué en ce pays. Si l'on songe que la vie, la liberté, et peut-être aussi tout ce qui en ce monde appartient à l'individu peut être détruit ou rendu complètement nul par suite de la décision des hommes qui ont été désignés par l'Etat pour prononcer jugement en ce qui concerne les cas particuliers en litige, nous nous rendons immédiatement compte que nous avons là des conditions où rien moins que le plus haut degré d'intégrité et d'indépendance devrait être la règle chez les magistrats qui ont à déterminer ces questions. Tout ce qui serait de nature à porter atteinte à cette superbe indépendance qui est absolument essentielle à la bonne administration de la loi et à la conservation de ce haut degré de jurisprudence légale sur lequel reposent les meilleurs intérêts du pays, serait la plus grande menace qu'il serait possible de concevoir pour l'Etat. Ces considérations qui, j'en suis certain, ont été présentées par ceux qui m'ont précédé, ont dû peser sur l'esprit du ministre, et tout ce que je désire c'est d'exprimer de nouveau mon regret qu'en traitant cette question il n'ait fait que l'effleurer et qu'il n'ait pas essayé de la considérer suivant l'esprit large que ses paroles de l'an dernier nous laissaient augurer.

M. CARVELL: Je désire faire observer au ministre que nous trouvons à redire aux augmentations accordées à certains juges de Québec qui, bien qu'il soit vrai qu'ils ne soient pas des juges de cours de comté, remplissent cependant, pour ainsi dire, d'après les renseignements que nous avons, les mêmes fonctions que les juges de cours de comté dans les autres provinces. Le ministre ne devrait pas se retrancher derrière de semblables arguties.

Il peut prétendre qu'il y a certains juges de cours de circuit qui font un travail considérable, mais je crois pouvoir affirmer que ce travail n'est pas plus considérable que celui que font bon nombre de juges de cours de comté dans les Provinces maritimes. Prenez par exemple le juge de cour de comté à Sydney, le juge de cour de comté d'Halifax, le juge de cour de comté de Saint-Jean, ou les juges de cours de comté de plusieurs districts ruraux, et comparez le travail qu'ils font avec celui de ces juges de Québec, et je crois pouvoir assurer que la comparaison sera très favorable aux juges de cours de comté des Provinces maritimes. Il vous faut aussi prendre en considération que, dans les Provinces maritimes, il y a souvent trois ou quatre comtés réunis en un même circuit. Le ministre ne se rend pas compte sans doute des conditions qui règnent réellement. Un honorable membre de cette Chambre nous a assuré ce soir que ces juges n'avaient pas une minute à eux. Ce n'est pas tant parce que les juges de cours de comté sont si occupés, mais la haute position qu'ils occupent fait qu'ils ne peuvent pas faire autre chose, et ils sont tout simplement forcés de se contenter de leurs $3,000 par année ou de résigner leurs fonctions. Il leur est interdit de prendre part à toute autre fonction active de la vie. Le juge de cour de comté occupe ici pour ainsi dire une position aussi élevée que le Lord Chief Justice d'Angleterre ; c'est-à-dire qu'il lui est interdit de se lancer dans les affaires; il ne peut pas chercher à augmenter son traitement par aucune affaire au dehors, il ne peut pas même être directeur d'une compagnie par actions, et il lui faut se tracer la même règle de vie qu'un juge de la cour suprême du Canada ou le Lord Chief Justice d'Angleterre. Mon honorable ami me dira peut-être qu'il n'éprouve aucune difficulté à obtenir tous les hommes qu'il lui faut pour remplir ces positions. Cela est fort possible, mais il s'apercevra que la difficulté consiste à trouver des hommes offrant la compétence voulue pour remplir ces positions. Je parle ici absolument en me mettant au point de vue des Provinces maritimes. L'honorable représentant de Cap-Breton (M. Carroll) nous a donné une idée de la manière dont la chose fonctionne dans la Nouvelle-Ecosse. C'est à peu près la même chose au Nouveau-Brunswick.

Notre cour suprême du Nouveau-Brunswick se divise en deux sections, la division d'appel consistant en trois juges, un juge en chef et deux juges puînés. Puis il y a la division du banc du roi, consistant en un juge en chef et trois autres. Les deux juges en chef reçoivent $7,000

par année et les autres $6,000. Les juges de cours de comté doivent avoir la même connaissance de la loi et il leur faut aussi être aussi bons jurisconsultes qu'un juge de la division du banc du roi, parce qu'ils ont à juger exactement la même classe de causes. Sous notre régime judiciaire, les causes civils jusqu'à concurrence de $400 en matière contractuelle et de $200 en matière de dommages sont décidées par les juges de la cour de comté. Au delà de ce chiffre, les causes vont à la cour du banc du roi. Pour décider une cause où il y a $399 en jeu, il faut autant d'habileté que pour plaider une cause où il y a $400 en jeu. L'honorable député ne semble pas comprendre que les juges de cour de comté des Provinces maritimes sont sur un pied d'égalité avec les juges de la cour du banc du roi, sauf qu'ils ne touchent que la moitié de leur traitement. Le ministre l'avouera, ces traitements reposent sur une base injuste. On ne devrait pas demander aux ministériels de défendre pareil régime et avant longtemps, j'espère, le ministre de la Justice tentera quelque effort pour faire disparaître cette anomalie.

Depuis le commencement du débat, ce soir, j'ai jeté un coup d'œil sur les budgets des divers ministères à Ottawa, et je vois que, outre les sous-ministres, il y a huit ou neuf fonctionnaires qui touchent des traitements plus élevés que ceux des juges de cour de comté. Je ne veux rien dire de dérogatoire à l'honneur de ces fonctionnaires, qui s'acquittent de l'œuvre qui leur est assignée; mais ce ne sont que des commis. Le ministre de la Justice en conviendra, les chefs de bureau dans un département de l'Etat à Ottawa ne sont pas chargés de la responsabilité qui pèse sur un juge de la cour de comté des Provinces maritimes; les deux situations ne sauraient se comparer.

M. MARCIL: Et ces fonctionnaires ne sont pas satisfaits.

M. CARVELL: Evidemment, mais c'est à simple titre de comparaison que je fais ce rapprochement. Dans cet édifice même, ce soir, il y a onze ou douze messieurs, sans mentionner le greffier de la Chambre, le greffier du Sénat, le sergent d'armes et autres fonctionnaires importants de ce genre qui ne sont que de simple commis et qui touchent des traitements plus élevés que ceux des juges de cour de comté des Provinces maritimes. Je passe sous silence le département de la Milice; j'ai fait connaitre ma pensée à cet égard, la semaine dernière; mais si le ministre de la Justice veut bien examiner les appointements payés aux employés du département de la Milice, il en aurait honte.

M. DOHERTY: J'y trouverais un bon exemple.

M. CARVELL: Oui, vous y trouveriez un exemple qui vous autoriserait à relever le chiffre du traitement de juges qui travaillent au bien du pays, font une œuvre de haute importance pour l'Etat et gagnent leur argent. Encore une fois, je n'attaque pas le département de la Milice; je me borne à établir la comparaison.

S'il est nécessaire de continuer à conserver dans les cadres ces militaires à gros appointements, le ministre de la Justice devrait, à coup sûr, pouvoir mettre les choses sur un pied d'égalité, en relevant les traitements des juges de cour de comté au chiffre convenable.

M. DOHERTY: Dans la mesure où nous avons prêté l'oreille aux arguments formulés au sujet de l'augmentation générale des traitements des juges de cour de comté et peut-être des juges en leur ensemble, je dois dire que je souscris entièrement à ces arguments. Le député de Régina (M. Martin) a dit que j'étais de bonne humeur à Régina et que j'ai fait part de mes sentiments à cet égard. Je dois l'avouer, en réalité, je suis toujours de bonne humeur et je nourris toujours les mêmes sentiments. Malheureusement, on n'est pas toujours capable de faire ce qu'on désire, quand on est de la meilleure humeure du monde.

M. CARVELL: Pourquoi pas?

M. DOHERTY: Je ne suis pas le seul à régler la question, et il y a d'autres considérations que celles formulées ce soir qui semblent opposer d'insurmontables obstacles au règlement de la question, ce au cours de cette session. J'ai promis de faire l'impossible, il est vrai, et j'ai essayé de tenir ma promesse. Mais les circonstances ont été défavorables, et nous ne sommes pas en mesure de régler toute la question maintenant. J'ai expliqué les circonstances toutes spéciales qui se rattachent au relèvement des traitements des juges de Québec. Il ne s'agit nullement d'une simple augmentation de traitement. Quant aux juges de la cour supérieure, nous évitons ainsi de nommer deux nouveaux titulaires, en faisant des arrangements au moyen desquels les juges en exercice font

beaucoup plus de besogne, en retour d'un minime accroissement de traitement. C'est à ce point de vue qu'un honorable député a bien voulu, en parlant de la question, employer le mot économie.

Toute comparaison serait odieuse; mais je sais, de science certaine, l'énorme travail imposé aux juges de la cour de circuit de Montréal.

La province de Québec pensait qu'il y avait tellement de travaux qu'il devait y avoir six juges dans la cour de circuit, mais j'ai arrangé les choses de façon à ce qu'il soit possible de faire la besogne avec quatre juges et je partage entre ces quatre juges les $6,000 de traitement qui auraient été payés à deux nouveaux juges à raison de $3,000 donnés à chacun. Je n'obère pas le trésor du pays avec une addition aux traitements de juges spéciaux. A propos des juges de la cour supérieure qui viennent dans le district de Montréal, j'ajoute deux augmentations de $2,000 chacune au lieu de payer des traitements de $7,000 à chacun des deux nouveaux juges. Pour les juges de la cour de circuit, je fais faire la besogne par quatre magistrats et je paye le même prix que si je m'étais simplement croisé les bras sans faire aucun effort et si j'avais ajouté deux nouveaux juges suivant la demande de la législature. Je dois reconnaître la coopération que m'a accordée le gouvernement de la province de Québec dans cet arrangement. Un honorable député a dit que c'était à la province à fixer le nombre de juges et je dois reconnaître que cet arrangement n'aurait pas pu être mené à bien sans la coopération du gouvernement de Québec.

Quant à ce qu'a dit l'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. A. K. McLean) il n'y a pas de doute que le juge en chef de cette province reçoit moins que les juges en chef des autres provinces; mais, d'autre part, les juges puînés de la province reçoivent plus que les juges puînés ruraux de Québec. Il y a des anomalies à propos de ces traitements. Peut-être est-il vrai qu'on devrait faire quelque chose pour remédier à ces anomalies, mais elle ont paru satisfaisantes à un grand nombre des députés qui ont parlé ce soir, à l'époque où elles ont été créées et tant qu'ils ont eu le pouvoir de les faire disparaître. Ces honorables députés semblent avoir découvert la grande nécessité de faire des changements, seulement quand le pouvoir de changer leur a échappé. Mais cela ne modifie pas la force de l'argument qu'il devrait y avoir un changement et, parlant en mon nom personnel, je serais heureux que les circonstances me missent dans une position où je serais libre de régler toutes ces différences. Comme je l'ai dit, les circonstances n'ont pas été favorables pour faire les changements cette année et je le regrette tout autant qu'aucun des honorables députés qui ont pris la parole.

L'honorable député de Saint-Laurent (M. Bickerdike) a touché une corde sympathique quand il a parlé de la position des juges du district de Montréal. Je suis peiné autant qu'il peut l'être que nous ne soyons pas en état de régler toute la question et en le faisant de régler le cas de ces juges. Ce que nous faisons ici c'est purement et simplement un arrangement qui nous permet, sans grever le Trésor, d'obtenir une administration plus effective de la justice dans un district particulier. Ce n'est pas une question d'augmentation de traitement, parce que nous obtenons dans ces cas plus que nous ne donnons.

M. MARCIL: A-t-on fait un arrangement quelconque à propos du juge du district de Gaspé?

M. DOHERTY: Je dois avouer que je ne sais pas pourquoi le juge de Gaspé devrait être traité différemment que les autres juges ruraux de la province de Québec.

M. MARCIL: Son traitement reste fixe à $5,000?

M. DOHERTY: Oui.

M. MARCIL: Demeure-t-il à Québec?

M. DOHERTY: Le juge du comté de Gaspé exerce aussi ses fonctions dans Bonaventure, avec résidence à New-Carlisle ou à Percé, à son choix.

M. MARCIL: C'est une obligation de la loi provinciale, je suppose.

M. DOHERTY: Oui.

M. MARCIL: Son traitement est de $5,000?

M. DOHERTY: Oui.

M. MARCIL: Il siège à Québec, presque tout le temps.

M. DOHERTY: Cela doit être parce qu'il le veut bien, et il faut se souvenir qu'il reçoit $10 par jour pour ses dépenses quand il y siège.

M. MARCIL: Pourquoi ne pas faire les mêmes arrangements dans ces deux autres cas.

M. DOHERTY: Si les autorités provinciales faisaient la proposition d'effectuer un

changement, j'examinerais ce qu'on pourrait faire. Mais je ne connais pas les circonstances en vertu desquelles, comme le dit l'honorable député, le juge du district de Gaspé réside à Québec. Sa résidence est apparemment fixée par la loi du district.

M. MARCIL: Je ne fais pas de réflexions désagréables pour le juge du comté de Gaspé. C'est un homme distingué et il a eu une carrière remarquable dans la magistrature, mais il a la même position que d'autres ont occupée avant lui. Son prédécesseur immédiat résidait à New-Carlisle.

M. PELLETIER: Il réside à Rimouski.

M. MARCIL: Le juge demeure là pendant l'été et à Québec en hiver. Je sais qu'il siége très souvent à Québec. La même chose pourrait arriver pour le juge de Rimouski. Je suppose qu'il en est de même pour d'autres juges qui résident à Québec. La seule objection que je soulève, c'est qu'il ne devrait pas y avoir de désavantage pour personne.

Quand un juge est nommé à la cour supérieure, il devrait recevoir le même traitement que ses confrères. Il y a dix, douze ou treize ans, sir Charles Fitzpatrick a présenté une résolution à la Chambre, et par suite d'une erreur, à ce qu'il a déclaré, aucune augmentation n'a été accordée à ces juges et cela a donné naissance depuis lors à de nombreuses plaintes.

M. DOHERTY: On y a remédié.

M. MARCIL: Je ne blâme pas l'administration actuelle, mais je crois qu'il y a une préférence désavantageuse au détriment des juges de ces districts, si leur traitement reste à $5,000.

M. DOHERTY: Tous les juges ruraux sont sur le même pied.

M. MARCIL: Vous prenez maintenant trois juges ruraux et vous en faites des juges de ville. Pourquoi ne pas faire avec le juge du district de Gaspé comme avec les juges des districts de Richelieu, Saint-Hyacinthe et Montcalm?

M. DOHERTY: Ils ne sont pas tous nécessaires dans le district de Montréal et ce ne serait pas un arrangement bien pratique qu'un juge eût un district aussi loin que Gaspé et qu'il en eût aussi un à Montréal, de façon à employer la plus grande partie de son temps en voyages entre les deux endroits. Quand nous avons sanctionné ce procédé, c'était pour le cas de districts dans le voisinage immédiat de Montréal, quand un juge vivant à Montréal peut avec une égale facilité servir dans son district et dans le district de Montréal où il existe un besoin qui peut être satisfait avec une convenance parfaite, sans perte de temps. Naturellement, nous n'avons pas besoin de tous les juges ruraux à Montréal et nous commençons avec ceux dont les districts sont les plus rapprochés de Montréal.

M. MARCIL: Je ne m'oppose absolument pas à cet arrangement, mais je crois qu'il pourrait être imité dans les autres régions de la province. Gaspé peut paraître très éloigné, mais il est maintenant à quelques heures de Québec. Je trouve qu'on ne devrait pas établir de faveurs entre des juges qui ont le même rang et qui font les mêmes travaux.

Si dans leur propre district, leurs occupations ne sont pas assez grandes, on devrait leur donner une besogne additionnelle autant que possible au lieu d'augmenter le nombre des juges. Quant aux juges de la cour de circuit, j'ai le plaisir de les connaître depuis le jour où ils ont été nommés. A l'origine, ils étaient trois et maintenant leur nombre a été portée à quatre, mais nos amis des Provinces maritimes peuvent ne pas savoir que l'an dernier il y a eu 18,000 causes à juger par ce tribunal et comme le rôle était tellement surchargé, on a dû nommer deux juges de la cour supérieure pour les aider à accomplir leur tâche. La cour est présidée par le juge Lebœuf, qui est certainement un magistrat très laborieux et qui mérite bien tout ce qu'il reçoit; les autres sont le juge Purcell et le juge Dorion, dont on peut dire la même chose. Je ne pense pas en somme que la population de la province trouvera à redire à ce qu'on donne des traitements raisonnables aux juges, mais je ne crois pas que des préférences sont dans l'intérêt de la justice. Au lieu d'employer des juges additionnels, les juges actuels devraient recevoir le travail, mais ils devraient en même temps recevoir les émoluments.

M. LEMIEUX: Je vois, à propos de ces juges nommés pour le district de Québec, que Chicoutimi ou Roberval sont les lieux de résidence. Où résideront-ils?

M. DOHERTY: Dans le statut de Québec la disposition dit que le juge de Chicoutimi résidera à Roberval ou Chicoutimi, à son choix.

M. GAUVREAU: Existe-t-il dans la loi une disposition permettant au ministre de la Justice de forcer un juge rural de résí-

der dans son district? Dans l'affirmative, est-ce l'intention du ministre d'appliquer la loi relativement à ces juges ruraux?

M. DOHERTY: Dans la province de Québec la résidence d'un juge est fixée par la loi provinciale. Il faudrait peut-être chercher de quelle manière le ministre de la Justice pourrait agir de rigueur contre un juge pour le forcer à obéir à une loi de la province. Jusqu'à présent on n'a pas appelé mon attention sur un cas ou des cas qui demandait mon intervention à ce propos.

M. PROULX : Le meilleur moyen serait de retenir les émoluments des juges, jusqu'à ce qu'ils se conforment à la loi provinciale.

M. DOHERTY : Il s'agit des juges de la cour supérieure de la province de Québec et la seule mesure de rigueur que je connaisse, c'est de les mettre en accusation devant les deux Chambres du Parlement. Quant à savoir s'il y a lieu de mettre un juge en accusation, parce qu'il réside dans un endroit plutôt que dans un autre, c'est une question qui demande réflexion. En dehors de cela, je ne vois pas comment un ministre pourrait forcer un juge à habiter un endroit particulier. Je ne veux pas dire qu'il n'y a absolument rien à faire en pareil cas. Si jamais le cas se présente, je l'étudierai et je verrai s'il est possible de contraindre un juge à se conformer aux dispositions de la loi provinciale. Cette obligation de résidence ne lui est pas imposée par une loi fédérale et, par conséquent, nous pouvons ne pas avoir pour mission d'en assurer l'exécution.

M. PROULX : C'est la législature qui fixe les limites d'un district judiciaire et qui détermine le lieu de résidence des juges et ce sont les autorités fédérales qui pourvoient à leurs émoluments. Je maintiens que le Parlement pourrait mettre des conditions au paiement de ces émoluments; nous pourrions décréter que les juges qui refuseront de se conformer aux dispositions de la loi provinciale seront privés de leurs émoluments.

M. DOHERTY : C'est possible, et si jamais le cas se présente, je verrai ce qu'il y a à faire.

M. CARVELL : Le ministre peut-il me dire si, dans son opinion, un juge a le droit d'occuper le poste de commandant d'un régiment de la milice? Il pourrait se trouver dans la nécessité d'appeler la milice sous les armes, dans le cas d'une émeute ou de troubles graves. Le ministre a-t-il déjà eu à s'occuper de cette question ?

M. DOHERTY: Si c'est une opinion sur l'interprétation d'un article de la loi que désire avoir l'honorable député, j'espère qu'il me donnera le temps d'étudier la question. Dans le moment, je ne vois qu'une seule disposition de la loi qu'on pourrait appliquer au cas qu'il suppose ; c'est celle qui interdit à un juge de se livrer à aucune autre "occupation" et l'oblige de consacrer tout son temps à l'accomplissement des devoirs de sa charge. Je doute qu'un grade dans la milice puisse être considéré comme une "occupation" selon le sens et l'intention de la loi. Quand le cas se présentera, nous aurons à l'étudier et à le décider.

M. KYTE : Je désire appeler l'attention du ministre sur une anomalie qui existe dans la loi des juges de cour de comté, au sujet des allocations de déplacements et de subsistance, payables à un juge qui est obligé de siéger dans une autre localité que le chef-lieu du comté dans lequel il réside.

La loi ne contient aucune disposition concernant le paiement de ces allocations. J'ai déjà signalé cette lacune au ministre et il m'a demandé de lui adresser une note à ce sujet. La note a été envoyée et j'espère qu'il ne l'a pas oubliée.

M. DOHERTY: J'ai reçu le mémoire de l'honorable député et je verrai s'il est possible de faire quelque chose.

M. SINCLAIR: Peut-on combler cette lacune sans faire voter une nouvelle loi?

M. DOHERTY: Je ne me rappelle pas très bien le cas, mais je crois que la difficulté ressemble à celle qui a été signalée par l'honorable député du Cap-Breton-nord (M. McKenzie). Dans le dernier cas, la difficulté était causée par un règlement du département de la Justice, mais dans le cas signalé par l'honorable député de Richmond, il s'agirait d'une lacune dans la loi des juges de cour de comté. Est-ce que le cas relève de notre propre loi des juges?

M. KYTE: D'une loi fédérale.

M. DOHERTY: J'étudierai la question et lorsque le bill calqué sur cette résolution sera mis en discussion, je proposerai un amendement pour faire disparaître l'objection, si c'est nécessaire.

M. SINCLAIR: Il s'agit du cas où deux ou trois comtés sont assignés à un même

juge. La loi actuelle n'accorde aucune allocation de déplacement à un juge qui voyage dans les limites du district qui lui est assigné. Cette lacune dans la loi cause un tort considérable à certains juges et il n'y a pas de raison pour qu'il en soit ainsi. J'espère qu'avant que le bill soit voté, le ministre verra à faire disparaître l'anomalie que je lui signale.

M. GAUVREAU: Le ministre dit que personne ne s'est plaint à son département de ce que les juges ne résident pas dans leur district. Je lui ferai observer qu'à Kamouraska on se plaint de ce que le juge ne réside pas à Fraserville, le chef-lieu du district. S'il faut en croire ce que disent les journaux de la région, cette absence d'un juge au chef-lieu nuit à la bonne administration de la justice et il est arrivé, à ma connaissance personnelle, que le juge fut un jour obligé de retourner à Québec plus tôt qu'il ne s'y attendait et plusieurs témoins qui avaient été assignés ont dû s'en retourner pour revenir aux assises suivantes, ce qui a causé une dépense inutile de $250, parce que le juge était obligé d'aller entendre une autre cause à Québec. Si le ministre n'a reçu aucune plainte de ce district, je profite de la circonstance pour en déposer une.

M. DOHERTY: L'honorable député peut-il me dire quelle résidence a été assignée au juge en question? Je vois que dans la loi provinciale, concernant le district de Kamouraska, il est dit que le juge résidera à l'endroit qui lui sera assigné par la loi Cela veut dire que c'est le lieutenant-gouverneur en conseil qui fixe le lieu de résidence du juge. Je m'assurerai de ce qui a été fait, si mon honorable ami n'est pas en état de me dire ce qui a été décidé par le Gouverneur en conseil.

M. GAUVREAU: Le juge Cimon habitait presque tout le temps à la Rivière-du-Loup, pour le plus grand avantage de l'administration de la justice. Depuis qu'il a été remplacé par le juge Belleau, tout cela est changé.

(La résolution est rapportée et adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. DOHERTY demande à déposer un bill (n° 190), amendant la loi des juges.

(La motion est adoptée et le bill voté en 1re lecture.)

3e LECTURE.

Du bill (n° 181), déposé par M. J. D. Reid, concernant l'entrée de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien à leur gare commune, dans la ville de Winnipeg.

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE LA MARINE MARCHANDE.

Sur la motion de l'hon. J. D. Hazen (ministre de la Marine et des Pêcheries) le bill (n° 168) modifiant la partie VI de la loi de la marine marchande au Canada est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, pour en étudier les articles.

M. HAZEN: Ce bill a été expliqué au long, lors de la première lecture. Il a pour but de mettre à exécution les conclusions du rapport de la commission de pilotage, concernant la direction et la surveillance des pilotes dans la ville de Québec. La direction des pilotes est confiée au ministre de la Marine et des Pêcheries, au lieu d'être laissée à la corporation des pilotes. Ce changement est conseillé par la commission de pilotage qui a été nommée l'an dernier pour étudier cette question.

M. LEMIEUX: Avant que ce bill soit adopté, je désire exposer brièvement au comité les objections que font les pilotes aux changements proposés. Le bill est basé sur le rapport de la commission nommée par le ministre de la Marine, l'an dernier, et aussi, je crois, sur les demandes de la Shipping Federation et des expéditeurs en général. La corporation des pilotes, composée de personnes que le ministre des Postes connaît bien, a adressée aux membres de cette Chambre une réponse au rapport de la commission royale.

M. HAZEN: Quelle date porte ce document?

M. LEMIEUX: Le 22 janvier 1914. Je ne le citerai pas en entier, pour ne pas fatiguer la Chambre. Je donnerai simplement, dans leur ordre respectif, les objections de la corporation des pilotes pour que le ministre soit à même d'y répondre. Pour ma part, je suis en faveur du bill et je crois que la Shipping Federation et tous ceux qui sont intéressés dans la navigation océanique sont aussi en faveur d'une loi de cette nature. Mais comme les pilotes ont le droit d'être entendus, je prends la liberté de faire connaître leurs principales objections. Voici ce que dit le rapport de la mise en commun des recettes:

A la page 10, article (c), il est dit: Ce système de la mise en commun des recettes des

pilotes est défectueux et enlève toute initiative, etc.

A cela les pilotes répondent:

Ce système a été en usage pendant les cinquante-quatre dernières années et par conséquent nous devons être en meilleure position pour l'apprécier que ceux qui le jugent sur des on-dit ou d'après leurs intérêts ou selon leurs désirs de payer moins cher. Nous sommes heureux de dire que tous les membres de notre corporation sont satisfaits de ce système et ne voudraient pas qu'il fût aboli. Nous ne comprenons pas pourquoi ce système de la mise en commun des recettes serait mauvais pour nous et bon pour d'autres.

Ils citent ensuite les usages observés par d'autres corporations de pilotes, celle de Sandy-Hook, de New-York et celle de Cardiff, des Galles, par exemple. Ils disent que ces corporations de pilotes ont aussi adopté le système de la mise en commun des recettes.

Un autre grief se rapporte au fonds des pensions. A la page 10 du rapport de la commission, il est dit:

Nous conseillons au ministre de la Marine et des Pêcheries de prendre l'administration du fonds de pensions de retraite.

Voici ce que répondent les pilotes:

Cette question n'a pas été discutée, au cours de l'enquête, et aucun témoin ne s'est plaint de l'administration actuelle de ce fonds. Cette décision a été prise par les deux commissaires, de leur propre autorité. Nous sommes d'opinion que cela n'est pas suffisant pour régler la question en l'absence de toute preuve de mauvaise administration.

M. HAZEN: Je ferai observer à mon honorable ami que le bill ne touche pas du tout à l'administration du fonds des pensions de retraite.

M. LEMIEUX: Très bien; passons au grief suivant; il se rapporte à la nomination d'un surintendant indépendant de la corporation. Voici ce que disent les pilotes:

Nous regrettons encore de dire que nous n'acceptons pas l'opinion exprimée par les commissaires, à l'article (a), au sujet du surintendant des pilotes.

Quand la maison de la Trinité était l'autorité suprême, en matière de pilotage, les surintendants étaient des membres de cette institution et la loi exigeait qu'ils fussent des pilotes. Quelle étrange chose de prétendre qu'un pilote ne peut pas faire son devoir de surintendant, parce qu'il a été pilote et ne fera pas preuve d'assez d'indépendance. On pourra aussi bien dire qu'un avocat ne pourra pas faire un bon juge sous prétexte qu'ayant été avocat, il ne sera pas assez indépendant de ses ex-confrères pour rendre justice; le Gouvernement d'après ce raisonnement devrait choisir les juges parmi les notaires, sous prétexte qu'ils connaissent la loi et qu'ils seraient indépendants.

[M. Lemieux.]

Les pilotes refutent aussi ce que dit le rapport au sujet de l'apprentissage. Ils répondent comme suit à l'accusation relative à leur tarif:

La commission tient à faire remarquer que le tarif du pilotage, dans le district de Québec, est trop élevé pour les services que les pilotes rendent. La question du tarif n'a pas été soulevée pendant l'enquête...

M. HAZEN: Il n'en est pas question dans le bill.

M. LEMIEUX: Je le sais, mais je profite de la circonstance pour faire connaître au comité l'opinion des pilotes sur cette question. (Lisant):

....et, par conséquent, nous n'avons pas eu l'occasion de la discuter et de démontrer que les taux ne sont pas trop élevés, si l'on tient compte de la longueur du trajet—157 milles.

Ils comparent ensuite le tarif des pilotes de New-York et de Boston avec celui des pilotes de Québec, et le résultat de la comparaison est en faveur du tarif de Québec. Ce qui précède résume les objections des pilotes au rapport des commissaires et au présent bill.

Cette question a été vivement discutée durant de longues années, et l'honorable ministre s'est enfin décidé à réclamer les attributions qui auraient dû appartenir depuis longtemps au ministre de la Marine et des Pêcheries. Malheureusement, les accidents sont d'occurence trop fréquente dans le fleuve Saint-Laurent, surtout en aval de Québec, bien qu'il y en ait aussi entre Montréal et Québec. La saison de navigation commence à peine, et nous avons déjà eu à enregistrer trois accidents dont deux très sérieux—ceux du "Saturnia" et du "Montfort". Le ministre de la Marine a eu l'amabilité de me faire parvenir, hier, le jugement de la commission d'enquête, dans ces deux cas. Dans les deux, si je ne me trompe, les capitaines et les pilotes ont été trouvés en faute.

M. HAZEN: Dans le cas du "Saturnia", le pilote a été suspendu de ses fonctions pendant trois mois et le capitaine a été censuré. Dans le cas du "Montfort," une suspension de trois mois a été également prononcée contre le pilote, mais le capitaine a été félicité sur sa conduite au moment de l'accident.

M. LEMIEUX: Dans le cas du "Saturnia", M. Meredith, C. R., qui représentait la Shipping Federation, à l'enquête, n'a pas approuvé la décision des commissaires, en ce sens que, bien qu'il soit d'opinion

que le capitaine et le pilote sont à blâmer, il croit que le département de la Marine était en faute.

Voici ce que dit le "Star", de ce soir, à ce sujet :

Une énergique protestation a été entendue, hier, à l'enquête tenue par la commission des naufrages, lorsque le capitaine Lindsay a donné lecture du jugement qui ne tient aucun compte de l'insuffisance des aides à la navigation, en déterminant les causes de l'échouement du "Saturnia" et du "Monfort", le 28 avril.

M. F. E. Meredith, C. R., avocat de la Shipping Federation, dans l'affaire "Saturnia" et du chemin de fer Canadien-Pacifique, dans celle du "Montfort", s'est plaint de ce qu'il n'était pas question dans le jugement de renseigner le Gouvernement sur l'insuffisance des aides à la navigation sur le Saint-Laurent. "Je n'ai pas l'intention de discuter le jugement", dit M. Meredith, "ni de chicaner sur la question de savoir si le manque de bouées et de feux a eu une part de responsabilité dans ces accidents, mais je représente, ici, la Shipping Federation of Canada et le chemin de fer Canadien-Pacifique qui ont d'énormes intérêts en jeu dans la navigation du Saint-Laurent." Vu que le jugement ne mentionne pas que les bateaux-phares n'étaient pas à leur poste, j'ai été prié de demander aux commissaires de transmettre au ministre les dépositions qui constatent ce fait. Notre but est d'empêcher qu'à l'avenir le département néglige d'installer les bateaux-phares en temps opportun, lorsqu'il est annoncé que des navires océaniques sont en route, surtout à un endroit réputé un des plus dangereux du chenal—à la Traverse d'en bas (Lower Traverse).

M. Meredith déclare également que le successeur du capitaine Lindsay à la commission ne devrait pas être un fonctionnaire du département de la Marine, exposé à se trouver dans l'obligation de blâmer ses supérieurs. Il serait préférable de nommer un fonctionnaire du département de la Justice.

C'est un point que le ministre aura à étudier. D'après les premiers rapports reçus de l'accident arrivé au "Saturnia", il semblerait que si l'on avait fait remorquer, par un bateau convenable, le bateau-phare en question, il aurait pu se faire que ce dernier aurait en temps été à l'endroit voulu, à la Traverse, et que l'accident aurait été évité. Je veux aussi mentionner à mon honorable ami un jugement rendu par le conseil privé et qui est de nature à affecter, si je ne me trompe, l'état légal et des capitaines et des pilotes, à bord d'un navire, en cas d'accident. C'est M. le juge Bargrave, doyen de la cour d'amirauté britannique, qui a rendu cette décision lors d'une collision récente. Il a décidé que le capitaine ne doit jamais intervenir dans le travail du pilote, dans les eaux de pilotage, à moins qu'il n'y ait chez le pilote l'indice d'une inaptitude absolue, d'ivresse ou de trouble mental de quelque nature. Voilà ce qui créera probablement un précédent d'une très grande portée. Le juge a ajouté que, à son avis, le capitaine doit aider et conseiller le pilote, mais il ne doit jamais prendre la direction du navire. Le pilote est supposé connaître parfaitement les conditions des lieux et il doit être plus que le capitaine en état de diriger le navire. Cette décision, rendue par la plus haute autorité de l'empire britannique, dans les questions de marine, devrait intéresser mon honorable ami et les navigateurs en général du fleuve Saint-Laurent où tant d'accidents se sont produits, au grand préjudice de notre pays et spécialement de la bonne vieille ville de Montréal et, en général, des ports de Québec et de Montréal. L'échouement récent du "Saturnia" et du "Montfort" s'est produit lorsque ces deux navires étaient sous la charge de pilotes. Je suis très heureux que mon honorable ami m'ait immédiatement signalé mon erreur au sujet du "Montfort" en disant que l'attitude du captaine avait été favorablement commentée.

Dans le cas du "Saturnia" bien que je ne connaisse pas personellement le capitaine, je suis porté à croire que si la cause avait été plaidée devant la cour d'amirauté anglaise, le capitaine n'aurait pas été trouvé coupable ainsi qu'il l'a été par le commissaire des naufrages, à Montréal. J'aimerais obtenir l'opinion de mon honorable ami sur ce projet, car je crois que cette décision sera invoquée, tout probablement, dans des causes semblables à l'avenir. Dans l'ensemble, j'estime que le projet de loi que mon honorable ami présente nous donnera une corporation de pilotes plus moderne et plus compétente que celle que nous avons eue dans le passé. Je n'ai rien à dire à l'ancien système de pilotage, mais évidemment, d'après le nombre d'accidents qui se sont produits, on peut dire que le Gouvernement et le ministre ont eu raison de prendre sous leur haute main le système de pilotage de Québec, ainsi qu'il l'a fait pour le pilotage entre Montréal et Québec. A propos de surintendant des pilotes, je suppose qu'il y aura encore un surintendant des pilotes, à Québec. M. Talbot remplit, aujourd'hui, ce poste. Quelles sont les fonctions de M. Lachance?

M. HAZEN: Il est pilote et il a été le président de la corporation des pilotes de Québec. Il remplissait la fonction de président lorsqu'il fut nommé à la commission du pilotage avec M. Robb et le capitaine Lindsay.

M. LEMIEUX: A seule fin de démontrer que les compagnies de navigation intéres-

sées sont en émoi à propos de l'état du système de pilotage en aval de Québec, je vais lire l'extrait suivant.

J'ai, ici, le "Canadian Railway and Marine World", numéro de septembre 1913. Il contient un rapport de l'échouement du steamer "Lake Manitoba". J'y lis ce qui suit:

La cour est unanime, dans son opinion, à déclarer, que la cause de l'accident a été entièrement due à la négligence d'Adjutor Lachance, pilote, en ce sens que celui-ci n'a tenu absolument aucun compte du règlement de la route en mettant la barre à bâbord pour diriger son vaisseau sur une brillante lumière, et aussi en ne connaissant pas la position exacte de son navire vis-à-vis la terre. En outre, des circonstances ont ensuite prouvé qu'il n'y avait pas assez d'espace pour l'exécution de la manœuvre. La cour est aussi d'avis que si le pilote, en apercevant la brillante lumière, avait immédiatement stoppé et renversé la marche, au besoin, l'accident aurait été évité. En conséquence, la cour suspend le permis de ce pilote jusqu'à la fin de la présente saison de navigation.

Le pilote, A. Lachance, est le président de la corporation des pilotes de Québec, et il a été un des commissaires nommés par le Gouvernement fédéral dans la récente enquête sur les questions se rattachant au pilotage du Saint-Laurent.

Commentant cette décision, le "Canadien Railway and Marine World" s'est servi du langage suivant dans son numéro de novembre 1913:

L'affaire a provoqué beaucoup de commentaires dans les cercles maritimes, et l'on a suggéré divers moyens de parer à une situation qui tourne au ridicule. Certains estiment qu'il y aurait lieu d'écarter entièrement de la juridiction du ministère de la Marine la tenue des enquêtes sur les sinistres maritimes, de faire relever du ministère de la Justice la cour du commissaire des sinistres maritimes, et de dépouiller le ministère de la Marine de tout droit de modifier jugements et sentences; de ne condamner les pilotes à l'amende que pour les erreurs de jugement, etc., amenant l'avarie ou la perte d'un navire; de proportionner le chiffre de l'amende à la gravité de la faute commise, de recouvrer l'amende par versements au cours d'une période déterminée, en retenant une partie des droits payables au pilote pour services rendus à chaque navire au cours de cette période. Ces divers moyens ont assurément du bon, surtout celui qui consisterait à faire relever la cour du commissaire des sinistres maritimes du ministère de la Justice et à laisser à l'une des cours supérieures de justice le soin de se prononcer en dernier ressort sur toute décision de l'autre tribunal dont appel serait interjeté. Chaque fois qu'un pilote contrevient à la loi du pilotage, il mérite d'être condamné à l'amende et que la preuve de sa condamnation soit inscrite sur son permis.

Depuis la composition de ce qui précède, nous avons appris de source officielle que le ministre de la Marine s'est livré à une enquête complète et minutieuse sur les faits et que, ayant acquis la certitude que l'on pouvait abréger la durée de la suspension, il a en conséquence ordonné que le pilote soit immédiatement remis en possession de sa licence; ce qui a été fait.

Ceci confirme l'opinion que nous avions déjà énoncée, c'est-à-dire que les décisions du commissaire des sinistres maritimes ne devraient pas courir le risque d'être infirmées par le chef politique de l'un des ministères du gouvernement susceptible de se laisser dominer par l'influence politique, mais qu'appel n'en devrait pouvoir être interjeté que devant une cour de justice.

Que le ministre subisse certaines influences politiques en pareil cas, je le conçois, et c'est pourquoi je considère qu'il devrait être le premier à demander, tant dans son propre intérêt que dans celui du public, que l'on substitue une autre autorité à la sienne. Je me plais donc à espérer qu'à l'avenir mon honorable ami ne se laissera pas dominer par l'influence politique et veillera à ce que tout pilote trouvé coupable et condamné à la suspension reste suspendu tout le temps voulu.

Il est certain que les armateurs et les négociants du Canada sont fort mécontents du service de pilotage sur le Saint-Laurent. C'est un service qui intéresse le pays tout entier, un service qui a influé sur les taux d'assurance. Depuis des années et des années, nous proclamons à grands cris que le Saint-Laurent devra être doté de tous les avantages possibles; nous nous sommes efforcés d'obtenir pour Montréal et Québec la plus large part possible du trafic de l'ouest américain aussi bien que de l'Ouest canadien; malheureusement, à la suite des nombreux accidents qui sont survenus, les taux d'assurance sont devenus plus élevés, ce qui a nui d'autant au commerce du Saint-Laurent.

Je me plais donc à espérer que l'événement prouvera que le présent bill marque un pas dans la bonne voie. Mon honorable ami comprend perfaitement, je n'en doute pas, qu'il devrait user d'une extrême circonspection quand il s'agit de modifier la décision rendue à la suite de quelque accident par ceux qui ont mission de surveiller le travail des pilotes.

M. BICKERDIKE: Je tiens à féliciter le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen) d'avoir fait un pas dans la bonne voie. Il est une chose qui m'a toujours paru singulière: c'est que la loi qui n'impose à personne l'obligation de se servir d'un pilote assujétisse les navires au paiement des droits de pilotage. Je sais certains capitaines de navires qui n'emploient jamais de pilotes; ils se jugent capables de conduire leurs navires mieux qu'aucun pilote ne pourrait le faire. Ne

trouve-t-on pas vraiment singulier que tout capitaine de navire soit assujéti au paiement des droits de pilotage, qu'il emploie ou n'emploie pas de pilote.

Je suis fort aise que mon honorable collègue de Rouville (M. Lemieux) ait fait observer que tous ou à peu près tous les accidents surviennent en aval de Québec. En amont, ils sont très rares.

M. SINCLAIR: Et pourquoi?

M. BICKERDIKE: Parce que le système de pilotage y est un peu plus satisfaisant et qu'il ne s'y trouve point ou que peu d'endroits dangereux. Il est aussi facile d'y conduire un navire que de conduire une paire de chevaux en plein boulevard Saint-Laurent. Les feux qui se trouvent de chaque côté du chenal font qu'on ne saurait s'en écarter; là la navigation est aussi sûre que s'il existait une clôture en ronces artificielles de chaque côté de la voie navigable.

Je ne m'explique pas que le paiement des droits de pilotage soit obligatoire quand la loi ne force personne à se servir de pilotes. C'est un état de choses qui subsistait depuis déjà bien longtemps quand mon honorable ami a pris la direction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Je connais des capitaines qui viennent régulièrement dans nos eaux depuis vingt ans; ils connaissent le chenal aussi bien sinon mieux que nombre de pilotes, et il n'est pas juste qu'ils soient obligés de payer des droits de pilotage quand ils n'ont pas besoin et n'emploient pas de pilotes.

Je suis persuadé que le ministre pourrait obvier à cet inconvénient. Je ne crois pas que l'on puisse démontrer qu'il y ait lieu d'assujétir au paiement des droits de pilotage quiconque conduit lui-même son propre navire.

M. HAZEN: Je constate avec plaisir que l'honorable député de Rouville (M. Lemieux) et le représentant de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) approuvent les grandes lignes du projet de loi dont le comité est en ce moment saisi. Le député de Rouville a fait observer qu'il existe depuis un certain nombre d'années un mécontentement plus ou moins profond au sujet du service de pilotage du Saint-Laurent, et peut-être aussi au sujet de la direction de ce service. Il existe deux divisions de pilotage: l'une qui est comprise entre Montréal et Québec, et l'autre, entre Québec et l'océan. Elles ont toutes deux fixé l'attention de la commission qui se composait de M. Robb, président de la fédération des armateurs; de M. le capitaine Lindsay, commissaire des sinistres maritimes, et de M. Adjutor Lachance, qui était alors président de la corporation des pilotes de Québec. Le présent projet de loi est basé sur les conclusions du rapport de cette commission. Nous nous sommes conformés à presque chacune de ces conclusions, mais comme elles ne sont pas, pour la plupart, de nature à appeler de sanction législative, on peut les mettre en pratique par voie de règlements. C'est ce qui se fera à l'égard de toutes les conclusions de peu de conséquence qui ont trait aux pilotes de Montréal.

Au point de vue général, la commission a constaté que la division de pilotage de Montréal est en état fort satisfaisant. Il est vrai qu'il survient rarement d'accidents entre Québec et Montréal, bien que les grands navires qui se rendent jusqu'au port de Montréal soient obligés de suivre un chenal dont la largeur, en certains endroits, n'excède pas quelques centaines de pieds. Les pilotes de Montréal savent si bien s'acquitter de leurs devoirs et les auxiliaires de la navigation sont si parfaits que, ainsi que disait mon honorable ami (M. Bickerdike), les accidents sont très rares.

M. LEMIEUX: Il y a aussi peu de danger à naviguer entre Montréal et Québec, la nuit aussi bien que le jour, qu'il n'y en a à se promener sur la rue Sparks.

M. HAZEN: Le règlement principal est celui qui a trait aux pilotes qui accompagnent les navires entre Québec et la mer. Le bill qui nous occupe fait relever le pilotage du ministre de la Marine qui fera des règlements à l'égard des pilotes en apprentissage et d'autres matières qui, à l'heure actuelle, sont du domaine de la corporation des pilotes établie depuis 1860.

M. BICKERDIKE: Un petit pacte de famille.

M. SINCLAIR: Et les pilotes du service en amont de Québec?

M. HAZEN: Ils sont sous la direction du surintendant des pilotes nommé par le ministère de la Marine.

M. BICKERDIKE: Ce sont tous d'excellents pilotes.

M. HAZEN: La commission du pilotage a conseillé l'abolition de la corporation des pilotes, mais le bill ne va pas aussi loin que cela. Il s'agit là d'une vieille institution qui a conservé des traditions auxquelles les pilotes de Québec tiennent beau-

coup, et je n'ai pu me convaincre qu'il serait utile de dissoudre cette corporation, dont les membres auraient toujours eu l'avantage de se prévaloir de la loi provinciale pour se faire constituer en une corporation nouvelle pour des objets de mutualité et autres. Cette corporation a géré de façon admirable ce que l'on appelle la caisse des pilotes et qui n'est autre chose qu'une caisse de retraite. Les pilotes versent leurs contributions à cette caisse avec l'autorisation du ministère de la Marine, et celui-ci a, depuis quelques années, pris l'habitude de consulter le ministère des Finances avant d'autoriser l'achat des valeurs que les pilotes aimeraient à acquérir à titre de placement.

Je n'ai vu aucune raison de dépouiller la corporation de ces attributions, et, sans froisser les pilotes, sans heurter leurs traditions, nous avons fait relever du ministère de la Marine tout ce qui a trait au pilotage en aval de Québec, comme en relève depuis un certain nombre d'années le pilotage en amont de cette ville. Le capitaine Lindsay, qui quitte son poste de commissaire des sinistres maritimes, est nommé drecteur général du pilotage; il aura son bureau à Québec. Il dirigera le service de pilotage de la division de Montréal à la place du capitaine Riley, en même temps que celui de la division de Québec; M. Talbot, surintendant des pilotes de Québec, continuera à exercer ses fonctions comme par le passé.

M. LEMIEUX: Qui remplacera le capitaine Lindsay?

M. HAZEN: Nous ne l'avons pas encore remplacé, mais nous ne devrons pas tarder à le faire.

M. SINCLAIR: L'adoption du projet de loi entraînera-t-elle le retrait de permis de certains pilotes?

M. HAZEN: Non; mais si, d'une année à l'autre, il se trouve des pilotes incapables de passer l'examen prescrit, il faudra les écarter. Chaque année, on examine la vue et l'état physique des pilotes, et quand il s'en trouve qui ne remplissent pas les conditions voulues, il y va de la sûreté de la vie et des biens qu'on ne leur permette pas d'exercer plus longtemps leur métier.

M. SINCLAIR: On a donné à supposer que certains de ces pilotes sont incompétents; faudra-t-il, pour s'en débarrasser, attendre qu'ils soient morts?

M. HAZEN: Il existe une limite d'âge de soixante-cinq ans, bien qu'il y ait des hommes de soixante-cinq ans qui sont aussi capables qu'ils l'étaient à quarante-cinq ans. Toutefois, une règle stricte doit s'appliquer dans ces choses, même si cela peut causer des désagréments dans quelques cas. Il n'y a que trois pilotes de Québec en activité qui aient plus que soixante-cinq ans. L'objection soulevée par les pilotes au sujet du rapport de la commission a été soumise au département et prise en considération par moi et mes fonctionnaires. Pour le moment, nous n'intervenons pas dans le système qu'ont les pilotes de réunir et diviser leurs salaires (pooling). Leur système consiste à réunir tout ce qu'ils gagnent et à le diviser ensuite en parts égales parmi tous les membres. Certaines personnes ont à ce sujet fait un malentendu excusable, car elles croyaient que si un pilote était suspendu il ne se trouvait pas puni, car il continuait à retirer sa part du fonds commun; mais c'est une erreur. Le pilote suspendu ne retire pas sa part tout le temps que dure sa suspension. Si les pilotes veulent ainsi réunir et partager leurs profits, il est difficile de voir comment on pourrait empêcher cela, même si l'on désirait le faire. S'ils ont voulu faire un arrangement par lequel ils réunissent leurs salaires et les divisent ensuite entre eux, comme cela se fait certainement dans d'autres parties du monde, je ne vois pas comment une loi pourrait les en empêcher. Nous ne croyons pas que nous puissions le faire, du moins cette année, et nous avons cru qu'il valait mieux attendre les événements avant de suivre les conseils du rapport de la commission, du moins en ce qui regarde cette question. Nous espérons que les changements accomplis auront pour effet d'améliorer le système de pilotage du Saint-Laurent en bas de Québec et qu'il y aura moins de naufrages qu'il y en a eus dans le passé. Il n'y a aucun doute que les naufrages ont été beaucoup trop nombreux. Pendant deux ou trois ans, il n'y en a pas eu, mais ces désastres semblent surgir ensemble tout d'un coup. Les malheurs ne viennent pas seuls, mais en bataillons. Pendant quelques années, il y a eu si peu de naufrages sur le Saint-Laurent que M. George Davey, qui recevait une subvention du gouvernement pour entretenir une équipe de secours aux naufrages, a dénoncé son contrat pour la raison qu'il ne faisait pas ses frais. Les seules recettes qu'il faisait se composaient de sa subvention du gouvernement.

M. LEMIEUX: C'était sous le gouvernement libéral.

M. HAZEN: Mon honorable ami peut sans doute en réclamer le crédit. Il s'est produit plusieurs naufrages dans le Saint-Laurent il y a deux ans, mais il y en a eu peu l'an dernier, et les pertes subies ont été en vérité peu importantes. Cette année, toutefois, nous semblons avoir commencé la navigation par plusieurs désastres, bien que les dommages réels en aient été peu considérables. Ils sont cependant fort malheureux, et, comme ils se produisent au moment même où l'on cherche à obtenir une réduction des taux d'assurance pour le Saint-Laurent, ils préoccupent naturellement les assureurs, qui disent qu'il doit certainement y avoir quelque chose d'anormal si ces désastres se produisent.

M. LEMIEUX: Il ne pleut que par torrents.

M. HAZEN: C'est une vieille maxime dans laquelle il y a un bon fond de vérité. Mon honorable ami a parlé des accidents arrivés au "Saturnia" et au "Montford", du jugement de la commission d'enquête, et aussi de certaines remarques de M. Meredith, qui était avocat de l'association maritime aux enquêtes tenus par le capitaine Lindsay et ses associés.

A mon avis, bien que je n'ajouterais pas trop grande foi aux rapports de la presse, je ne crois pas que M. Meredith ou tout autre soit justifié de faire ses déclarations comme celles qu'on lui attribue dans le "Montreal Star", au cours de l'entrevue que mon honorable ami de Rouville (M. Lemieux) vient de lire. Il n'est pas un seul témoin assigné à l'une quelconque de ces enquêtes qui se soit risqué à exprimer une opinion à l'effet que l'absence d'aides à la navigation avait quoi que ce soit à faire dans l'un ou l'autre de ces accidents. Je lirai à la Chambre le jugement relativement bref qui a été prononcé dans l'enquête sur l'accident du "Saturnia."

Je ne lirai que la conclusion, pour démontrer à la Chambre que c'est tout le contraire, et je ne comprends pas comment M. Meredith aurait pu dire les choses que lui attribue le "Montreal Star." Le jugement sur le "Saturnia" est signé du capitaine Lindsay, du capitaine Francis Nash et du capitaine J. O. Grey. Ces deux derniers sont connus de mon honrable ami de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike). Je crois que ce sont de vieux navigateurs pour qui le fleuve n'a pas de secrets. Le jugement se lit comme suit:

Après avoir soigneusement considéré et revisé la preuve produite, la cour est d'avis que l'échouement du vapeur "Saturnia," à la Traverse d'en bas, fleuve Saint-Laurent, le matin du 28 avril, a été causé par le pilote Jules Lachance, en tant qu'il appert n'avoir pas eu confiance en lui-même sur la façon de conduire ce vapeur dans ce chenal, et qu'il n'a pas apparemment utilisé les amers ordinaires de la navigation sûre; et c'est l'avis unanime de la cour que le vapeur a touché fond du côté sud du chenal; et près de l'ancien bloc de la Traverse d'en bas; et c'est probablement ce qui explique pourquoi le pilote n'a pas vu la bouée ancrée au large du bloc, car le vapeur a dû la surpasser, presque, avant ou après avoir touché fond.

La cour considère aussi que le pilote, ayant des doutes sur la position du navire et manquant de confiance en lui-même, aurait dû demander au capitaine de lui aider à diriger le navire. Conséquemment, la cour considère que le pilote n'a pas fait preuve d'habilité ordinaire ou de bon jugement en essayant de passer dans le chenal de la Traverse dans ces circonstances, et suspend Jules Lachance comme pilote pour une période de trois mois à partir de cette date.

Vu que le capitaine, David Taylor, sachant que le phare-flottant de la Traverse n'était pas à sa place et connaissant les risques de passer dans ces chenaux étroits par une forte marée, la cour est d'opinion qu'il aurait dû se tenir sur le pont après avoir passé Cape-Goose, et le censure pour cette négligence.

La cour ne croit pas que le fait que le phare-flottant de la Traverse n'était pas à sa place au moment de l'accident ait aucune importance, vu que le "Saturnia" a passé à l'endroit où le phare aurait dû être ancré, quelques moments avant l'accident, et, si ce phare avait été considéré nécessaire à une navigation sûre, le capitaine et le pilote prenaient des risques qu'ils n'auraient pas dû prendre en essayant de passer la Traverse lorsqu'ils savaient que le phare n'était pas à sa place.

Voilà un jugement catégorique, qui est, je crois, tout l'opposé des prétentions de M. Meredith, ainsi que je les comprends. La même chose est arrivée au "Montford." Voici le jugement au sujet du "Montford":

La cour, conséquemment, suspend François Gaudreau comme pilote pour une période de trois mois de calendrier à partir de cette date. La cour ne croit pas que le capitaine et les officiers du navire méritent aucun blâme, vu qu'ils paraissent avoir fait tout ce qui était nécessaire pour aider à la bonne navigation du vaisseau, et la cour considère que le capitaine avait parfaitement raison de prendre la place du pilote, bien que, malheureusement, il ne l'ait pas prise assez vite pour empêcher l'accident, et le loue de son action. Le fait que toutes les aides à la navigation n'étaient pas à leur place le 27 avril n'a pas, dans l'opinion de la cour, de portée sur l'accident.

Je ne discuterai pas ces décisions, parce que ce ne serait peut-être pas convenable, vu qu'en vertu de la loi le capitaine et le pilote ou toute autre personne qui a été censurée peut en appeler devant moi de la décision de la cour, d'après la loi telle

qu'elle existe présentement, bien qu'il y ait un commissaire des sinistres chargé de voir à ces choses, cependant le ministre peut autoriser un fonctionnaire de son département ou quelqu'un qui occupe une position judiciaire dans le pays à tenir une enquête, afin que, si un appel est porté devant moi, je puisse décider la question moi-même, subordonnément à la loi, ou ordonner un nouveau procès devant le tribunal suivant certaines conditions définies dans la loi, ou je puis ordonner un nouveau procès devant les autres personnes que je viens de désigner comme pouvant être nommées à cette fin.

Mon honorable ami a aussi parlé du jugement de la division d'amirauté de la haute cour concernant la position du capitaine. Je ne crois pas, autant que j'ai pu comprendre le jugement à la lecture qu'en a faite mon honorable ami, qu'il modifie en aucune façon la loi telle qu'elle a existé depuis un grand nombre d'années. Je crois qu'il a toujours été admis que lorsqu'un pilote a charge d'un navire c'est lui qui en a le commandement, mais le devoir du capitaine est d'aider au pilote. Je crois que l'honorable ministre fait erreur. Le capitaine conserve le commandement de son navire et le pilote n'est là que pour l'aider.

M. HAZEN: Je ne suis pas de cet avis.

M. BICKERDIKE: Il en est pourtant ainsi, ou bien la loi a été changée récemment. Telle était la loi.

M. HAZEN: Je crois que lorsqu'un pilote monte à bord d'un navire il en prend tout le commandement. Je sais que mon honorable ami a beaucoup d'expérience dans les choses maritimes et si je me trompe on peut me reprendre, mais je ne le crois pas. Mon honorable ami de la division Saint-Laurent a dit qu'un navire est obligé de payer les taux entiers de pilotage, qu'il prenne ou non un pilote à son bord. Cela est vrai dans plusieurs parties du monde. C'est ce qui se pratique, je le sais, dans le port de Saint-Jean. Aussi loin que va ma mémoire, la question de savoir si un capitaine, qui est capable de conduire son navire à bon port et le conduit effectivement, sans pilote, peut être forcé de payer les frais entiers de pilotage ou non, a toujours provoqué des discussions. C'est une question controversée parmi les marins. Mais je crois que la raison en faveur de l'obligation de payer les droits de pilotage est celle-ci: il est nécessaire d'avoir, si vous voulez avoir un port que les vaisseaux qui possèdent une bonne connaissance des lieux. Et il sera impossible de maintenir un corps de pilotes capables à moins de leur payer un traitement raisonnable, et cela est impossible à moins d'obliger les navires qui visitent le port à payer les droits de pilotage. A moins que vous ne payiez un traitement raisonnable aux pilotes pour leurs services—les fonds nécessaires étant prélevés par une taxe sur les navires qui visitent les ports—vous n'aurez pas de pilotes suffisamment capables; et comme le pilote est obligé de passer des examens et subir différentes épreuves, comme il doit avoir un permis et observer des règlements établis, il n'est que juste qu'il soit convenablement payé. C'est aussi l'intérêt général des navigateurs et du commerce du pays que les pilotes soient convenablement payés, et que les différents navires fournissent conséquemment des fonds nécessaires. Car, bien qu'un navire qui se rend à Québec, par exemple, puisse ne pas avoir besoin de pilote, cependant lorsque ce navire va dans un port du Brésil ou dans une autre partie du monde, il lui en faudra un, et il ne pourrait l'avoir à moins que les navires allant dans ce port ne paient leur juste part dans le maintien du système. Tel est, je crois, l'argument pour l'affirmative. Il y a l'argument négatif, et j'ai entendu discuter la question aux deux points de vue. Vous ne trouverez jamais les avocats de deux parties adverses s'accorder à ce sujet. Mais l'opinion générale sur laquelle cette pratique est basée, c'est que si vous voulez avoir un bon corps de pilotes il faut que vous ayez le système de taux obligatoires.

M. BICKERDIKE: Le ministre voudra-t-il nous dire si l'on va adopter le système de "tour de rôle" à Québec ?

M. HAZEN: Telle que je comprends la pratique suivie à Québec, les gros paquebots de ligne qui vont régulièrement dans ce port, les steamers "Allan", ceux du Pacifique-Canadien et les autres, ont la permission au commencement de la saison de navigation de choisir les pilotes qu'ils veulent avoir pour conduire leurs vaisseaux, et ce sont ces pilotes qu'ils emploient à cette fin. Les autres pilotes sont mis sur ce que l'on appelle "tour de rôle", et prennent des navires chacun leur tour. Les pilotes sur les gros paquebots gagent naturellement plus d'argent; mais, d'après le système adopté à Québec, cet argent est mis dans le fonds commun, et il est juste qu'il en soit

ainsi d'après les pilotes. Je crois avoir traité tous les points qu'il était nécessaire de traiter, mais s'il y en a d'autres, je demanderai aux honorables députés de vouloir bien les mentionner.

M. SINCLAIR: Y aura-t-il une diminution dans les taux?

M. HAZEN: Il n'y a aucune disposition à ce sujet. Mais autant que je sache, on ne se plaint pas des taux; les propriétaires de navires en sont satisfaits. On a même pensé que les taux à Montréal n'étaient pas assez élevés, et on les a augmentés. La commission, qui a parmi ses membres un représentant de la Shipping Federation du Canada, a demandé elle-même une augmentation pour les pilotes de la division de Montréal. Les propriétaires de navires désirent voir de meilleurs pilotes. Ils ne regardent pas au prix, ils veulent un meilleur service.

M SINCLAIR: Les pilotes seront-ils payés autant lorsque le capitaine pilotera lui-même son navire?

M. HAZEN: Sur le Saint-Laurent, oui; mais il y a des ports où les pilotes ne recevront pas le plein montant.

M. SINCLAIR: Est-ce que la moitié des taux réguliers de pilotage ne serait pas suffisante lorsqu'un capitaine connaît assez bien le fleuve pour pouvoir conduire lui-même son navire. J'ai entendu dire que la taxe du pilotage était onéreuse sur le transport du charbon, par exemple lorsque les capitaines font un voyage par semaine ou tous les quinze jours, et connaissent le fleuve aussi bien, peut-être mieux que plusieurs pilotes. Ces capitaines ne prennent pas de pilote, mais ils sont obligés de payer la taxe dans son entier. Je crois qu'il serait juste de n'exiger dans ce cas là sur le fleuve Saint-Laurent que la moitié des taux réguliers, ainsi que la chose se pratique dans plusieurs autres ports.

M. BICKERDIKE: Il y a une autre question dont le ministre n'a pas parlé. Je lui ai demandé si les capitaines de la plupart des steamers qui visitent le port de Montréal et capables de passer des examens n'obtiendront pas un certificat de pilotes tout comme un pilote. C'est une question que nous discutons depuis longtemps, ainsi que l'honorable ministre le sait.

M. HAZEN: D'après les règlements qui existent depuis longtemps et tels que préparés par la corporation des pilotes, ils ne le pourraient pas.

M. BICKERDIKE: Le pourraient-ils maintenant?

M. HAZEN: C'est une question à étudier.

M. BOULAY (texte): Monsieur le président, comme l'a dit l'honorable député de Rouville (M. Lemieux), les pilotes ont fait distribuer aux députés un mémoire dans lequel ils se plaignent amèrement de la manière dont ils ont été traités par la commission d'enquête, l'année dernière, à Québec. Entr'autres choses, je vois ceci dans ce mémoire:

> Ce que nous désirons, c'est que quiconque peut suggérer un moyen de favoriser l'intérêt des pilotes ou des armateurs ou du trafic du Saint-Laurent veuille bien se présenter devant nous, et nous serons heureux d'écouter l'exposé de ses opinions.

A ceci, les pilotes ont répondu:

> Nous, les pilotes, ne fûmes pas longtemps trompés par ces paroles mielleuses du président de la commission, car nous eûmes bientôt compris quel était l'objet de cette enquête qui nous causa tant de tracas et de dépenses. Les premières dépositions données ont suffi à faire voir qu'on ne voulait pas parler des dangers du Saint-Laurent ni des aides à la navigation sur ce fleuve; mais que le seul danger paraissait être la corporation des pilotes et l'emploi de leur argent si bien gagné. Les vrais dangers du Saint-Laurent: lumières, bouées, etc., furent relégués au second plan.

Si cette affirmation des pilotes était vraie, elle constituerait réellement une accusation très grave contre la commission chargée l'année dernière de faire enquête sur leur compte.

Quant à ce qui regarde l'administration de leurs fonds, je vois que l'article 3 de la présente loi parait leur donner justice—je veux parler de l'administration de la caisse des pilotes.

Je remarque un peu plus loin, dans ce mémoire, l'observation suivante:

> On exige maintenant des apprentis un examen sur l'anglais et le français. Si les commissaires sont d'avis que celui qui ne parle et n'écrit qu'une seule langue est supérieur à une autre qui parle et écrit les deux, qu'ils persistent à caresser cette idée-là, mais ils n'auront certainement pas fait augmenter ni diminuer, par ce moyen, les taux d'assurance concernant la navigation sur le Saint-Laurent.

Je crois comprendre que, d'après la nouvelle législation, les apprentis sont obligés de se faire examiner dans les deux langues.

Quant à cette partie, je ne suis pas d'accord avec les commissaires sur ce point, puisqu'ils semblent n'exiger qu'une

seule langue. Tout homme appelé à exercer des fonctions publiques dans la province de Québec, soit dans le département de la Marine, des Travaux publics ou des Douanes, devrait certainement être capable de parler les deux langues. C'est un obstacle que l'on rencontre très souvent chez un bon nombre des employés publics, et ceci, naturellement, cause bien des inconvénients très sérieux.

Je désirerais savoir si, dans la nouvelle législation, l'honorable ministre a bien introduit une disposition à cet effet, et si les apprentis pilotes de Québec et en descendant—qui sont tous Canadiens français—vont être obligés à l'avenir de savoir les deux langues.

M. PELLETIER (texte): Un mot seulement en réponse à l'honorable député de Rimouski sur la question qu'il vient de soulever. Cela est une matière qui devra être réglementée par l'autorité du pilotage, c'est-à-dire par l'honorable ministre de la Marine. Il va sans dire que si un pilote veut être compétent et capable de comprendre les langues parlées sur les vaisseaux, il doit connaître les deux langues.

Un mot maintenant en réponse à l'honorable député de Saint-Laurent (M. Bikerdike), qui a dit que la corporation des pilotes était un Family compact. Ceci est tout à fait dénué de fondement. Cette accusation est du genre de celle qui a été très bien réfutée par mon collègue, l'honorable ministre de la Marine. On a même été jusqu'à dire que même suspendus, les pilotes continuaient à recevoir leur paye. C'est avec de telles insinuations, sans fondement aucun, qu'on a réussi à créer un certain préjudice contre les pilotes de Québec.

Je désire dire que les membres de la corporation des pilotes de Québec et d'en bas sont, en somme, comme corps, de très braves gens, très dévoués, travaillant comme des hommes à remplir leur devoir. Ils n'ont pas de pension et à l'âge de 65 ans, leur licence doit être renouvelée tous les ans, ou bien ils n'ont plus le droit de gagner leur vie.

Je désire apporter mon humble tribut d'éloge à la carrière à laquelle ils se dévouent. Il leur arrive parfois des accidents, mais il en arrive à tout le monde, et je ne crois pas qu'on puisse leur faire des reproches comme on le fait généralement.

L'honorable ministre de la Marine a compris la position dans laquelle ils étaient et il s'est rendu à la demande de la Shipping Federation. Mais il a cru qu'il n'était pas nécessaire de leur enlever leur charte, car les pilotes y tiennent énormément, et je profite de l'occasion pour remercier publiquement mon collègue de la Marine de leur avoir laissé une charte à laquelle ils tiennent tant.

Je dois féliciter aussi les pilotes de ce que le ministre de la Marine devient l'autorité du pilotage. Les deux partis dans cette Chambre sont d'accord, aujourd'hui, pour dire que l'autorité du pilotage relèvera à l'avenir du ministère de la Marine, ainsi que cela ressort des observations faites par les honorables députés de Rouville et de Saint-Laurent. Ceci corrigera quelques-unes des choses que l'on a reprochées aux pilotes dans le passé, et cette loi aura un résultat satisfaisant.

M. GAUVREAU: Dois-je comprendre que les pilotes n'ont pas de pension après avoir atteint 65 ans?

M. PELLETIER: Non; j'ai dit que les pilotes perdent leur licence à 65 ans, et qu'après 65 ans jusqu'à 70 ans, ils doivent se faire examiner tous les ans s'ils veulent continuer leur service.

M. GAUVREAU: L'honorable ministre a certainement dit qu'ils n'avient pas de pension. En lisant le hansard, demain matin, il verra qu'il a dit cela.

M. PELLETIER: Si j'ai dit cela, j'ai fait erreur ou je me suis mal expliqué. J'ai voulu dire qu'ils avaient le droit de garder leur licence jusqu'à 65 ans . . .

M. GAUVREAU: J'ai compris cette partie-là . . .

M. PELLETIER: Et qu'ensuite, après 65 ans, ils étaient obligés de se faire examiner tous les ans, jusqu'à 70 ans, pour avoir leur licence. Et quant à la pension, ils n'en reçoivent pas de l'Etat, c'est ce que j'ai voulu dire.

M. GAUVREAU: Cela m'avait tellement surpris que c'est pourquoi j'en ai fait la remarque, car je suis convaincu qu'ils ont une pension, et je voulais savoir si je me trompais.

M. LEMIEUX: Il y a quelques mois, j'ai dit à mon honorable ami que le commissaire des naufrages ne comprenait pas le français. Il a nié ou répondu qu'il verrait au redressement de ce grief. Je ne sais pas, personnellement, ce qui en est, mais je viens de lire dans les journaux que durant l'enquête relative au cas du "Saturnia", un pilote représenté par M. Choquette, membre du Sénat, s'est plaint amèrement que les commissaires enquêteurs ne comprenaient pas le fran-

çais et que certains témoins avaient dû, à leur grand embarras, donner leur déposition en français. Je désirerais que mon honorable ami s'occupât de cette question.

M. HAZEN: L'honorable député saura que le commissaire nommé pour succéder à M. Lindsay comprend également bien l'anglais et le français.

M. BICKERDIKE: Quand même un pilote ne parlerait que l'hindou, si c'est un pilote de premier ordre et qu'il puisse amener mon navire en sûreté à Québec, je serai satisfait de lui. Je ne voudrais pas voir décréter qu'un pilote ne pourra avoir de permis que s'il comprend l'anglais et le français.

M. McKENZIE : Les gens de ma région s'intéressent particulièrement à la navigation du Saint-Laurent et plus elle sera protégée plus ils seront contents. Il m'a fait plaisir d'entendre dire à l'honorable député de Rouville qu'il était aussi facile de naviguer entre Montréal et Québec que de se promener dans la rue Sparks, et je ne vois pas pourquoi on ne rendrait pas la navigation aussi facile jusqu'à la mer. Il existe dans le comté de Cap-Breton un système de pilotage, mais les pilotes venant rarement demander à la Chambre des communes de légiférer en leur faveur, nous n'avons pas souvent l'occasion de nous occuper de leurs intérêts. L'honorable ministre voudrait-il me dire si l'on a nommé de nouveaux pilotes au conseil de pilotage du comté de Cap-Breton ou du port de Sydney depuis une couple d'années?

L'année dernière je lui ai signalé qu'on avait congédié certains pilotes quand le Gouvernement actuel a inauguré son règne. Je ne pense pas que la commission du pilotage eût le pouvoir de congédier ces pilotes pour des raisons politiques. L'honorable ministre a eu la bonté d'en rappeler quelques-uns à leur poste, mais je n'ai jamais eu l'occasion d'apprendre de lui combien il en avait ainsi réintégré. La dernière fois que je suis allé plaider en cour suprême à Sydney, j'ai remarqué sur la liste des causes celle de McGillivray versus Kimber. C'était une action qu'un des pilotes avait prise contre le secrétaire de la commission du pilotage, en recouvrement de son salaire. Je comprends qu'après que ce pilote eut été réintégré dans ses fonctions, le secrétaire, qui qui verse aux pilotes l'argent provenant des recettes de l'association, avait refusé de le payer. J'ignore ce qu'il est advenu de l'action, mais je suppose que si un pilote est réintégré sur ordre du ministère de la Marine et des Pêcheries, aucun secrétaire de la commission ne peut le priver de sa part aux profits résultant de son emploi. L'honorable ministre voudrait-il me dire quels pilotes furent congédiés puis réintégrés, et s'ils ont les mêmes droits et privilèges qu'avant leur démission?

M. HAZEN : Je regrette de ne pas pouvoir donner à mon honorable ami, ce soir, le renseignement qu'il désire, ne m'étant pas attendu à une discussion des affaires de Sydney à l'occasion du présent bill. Je me ferai un devoir, néanmoins, de donner au sous-ministre ordre de préparer un mémoire qui renseignera mon honorable ami sur le sujet qui le préoccupe, et je le lui ferai adresser par la poste tout prochainement. Je crois savoir qu'un certain nombre de ces pilotes ont été rétablis dans leurs charges, mais je n'oserais rien affirmer.

M. EDWARDS : Le ministre a-t-il donné quelque attention à la très évidente injustice que l'on commet envers les propriétaires de navires de la province d'Ontario, en ce qui regarde les droits de pilotage à Montréal ? Cette affaire a été l'objet de négociations autrefois entre le gouvernement de la province d'Ontario et l'ancienne administration fédérale, comme elle a fait aussi l'objet de représentations fréquentes de la part de la Dominion Marine Association. L'article 477 de notre loi sur la marine marchande fait indutablement, à l'égard des vaisseaux de la province d'Ontario, une distinction injuste, en ce qu'elle les oblige à l'acquittement de droits de pilotage dont sont exempts les vaisseaux des Provinces maritimes et des Etats qui, jusqu'à New-York, longent l'Atlantique. Je crois avoir raison de dire, qu'il y a là, d'abord un passe-droit et, ensuite, que ce passe-droit est injuste; puis, en troisième lieu, qu'il serait temps de le faire cesser et de mettre les propriétaires de vaisseaux de la province d'Ontario sur le même pied que ceux des autres provinces, de Terre-Neuve et des Etats de l'Atlantique.

M. HAZEN : Je me souviens qu'il y a plusieurs années, la Dominion Marine Association a fait au Gouvernement des représentations à cet égard. Je crois que des arrangements ont été conclus et certaines concessions faites, que cette association a trouvées suffisantes; elle aurait par suite discontinué ses instances. Les détails de cette affaire m'échappent ce soir, mais je m'en occuperai. On me dit que les charbonniers des Provinces maritimes acquittent le pilotage, comme le font les autres vaisseaux qui remontent le Saint-Laurent. Je me renseignerai sur ce

point, et je ferai savoir à mon honorable ami ce qui en est.

M. EDWARDS: A la demande du conseil de la Dominion Marine Association, j'avais en 1909, et de nouveau en 1910, présenté un bill relativement à cette question. Certains changements ont été faits à la loi qui, avant le mois de juin 1908, exemptait des droits de pilotage les vaisseaux d'un tirant de seize pieds avec leur charge; mais ceci n'existe plus, si bien que cette exemption n'est même pas accordée aux navires de la province d'Ontario. L'obligation imposée à ces navires de prendre à bord un pilote à Montréal et d'acquitter les droits, sans la moindre diminution de leurs responsabilités, m'a paru ajouter à l'injustice qui leur est faite. Si, depuis 1910, il a été apporté quelque modification à la loi, je l'ignore.

M. HAZEN: Il a été fait un arrangement de quelque sorte. Je verrai ce qui en est pour mon honorable ami.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (fonds de pension des pilotes).

M. AMES: Est-ce l'intention du Gouvernement de faire que la corporation des pilotes ne puisse garder le produit des droits de pilotage et le distribuer?

M. HAZEN: J'ai dit déjà que, pour le moment, nous n'avions pas l'intention d'enlever aux pilotes le droit de mettre en commun leurs gains, s'ils désirent le faire.

(L'article est adopté.)

Il est fait rapport du projet de loi, lequel subit sa 3e lecture et est adopté.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

Sur motion de l'honorable J. D Hazen (ministre de la Marine), la résolution qui suit est délibérée en comité; il en est ensuite fait rapport et elle est adoptée.

La Chambre décide qu'il y a lieu de décréter que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, avancer et payer à la corporation des commissaires du havre de Montréal, ci-après appelée "la corporation", en sus des deniers, s'il en est, que le Gouverneur en conseil a été ci-devant autorisé à avancer à la corporation par quelque loi, et qui, à la date de l'adoption de toute loi basée sur ces résolutions, n'avaient pas été ainsi avancés, les sommes d'argent ne dépassant pas en réalité la somme de neuf millions de dollars, qui sont nécessaires.—

(a) Pour éteindre et retirer des débentures de la corporation d'une valeur nominale de deux cent trente-cinq mille dollars, dont l'échéance arrive dans l'année 1917, et

[M. Hazen.]

(b) Pour permettre à la corporation d'achever la construction des installations de terminus du port de Montréal, dont les plans, devis et estimations ont été approuvés par le Gouverneur en conseil, et d'établir les nouvelles installations de terminus qui sont nécessaires pour équiper convenablement le dit port.

2. Que, pendant le cours de la construction des installations de terminus mentionnées dans ces résolutions, les intérêts à verser sur les débentures déposées entre les mains du ministre des Finances comme nantissement de telles avances sont censés être des deniers nécessaires pour permettre à la corporation d'achever et de construire les dites installations de terminus, et les intérêts peuvent être servis sur la dite somme de neuf millions de dollars.

3. Que la corporation soumettra au ministre de la Marine et des Pêcheries, pour son approbation, des demandes mensuelles pour les dites avances, accompagnées de relevés indiquant en détail la dépense totale sur les divers item, et lorsquelles auront été approuvées, le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement du montant demandé.

4. Que la corporation, au fur et à mesure que des avances lui seront faites, déposera entre les mains du ministre des Finances des débentures de la corporation d'une valeur nominale égale à l'avance ainsi faite, remboursables dans les vingt-cinq années qui suivront la date de l'émission, et portant intérêt payable semi-annuellement, au taux de trois et demi pour cent par année.

5. Que le principal et l'intérêt des sommes qui seront avancées en vertu de toute loi basée sur ces résolutions seront payables, sous le régime de la seconde de ces résolutions, sur le revenu de la corporation mentionné dans l'article 8 du chapitre 10 des Statuts de 1896, et constitueront une charge légale sur le dit revenu de la même manière que si les sommes ainsi avancées avaient été empruntées par la corporation en vertu du dit chapitre 10.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE A LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

Sur motion de l'hon. J. D. Hazen (ministre de la Marine), la résolution qui suit, est mise en délibération par la Chambre siégeant en comité, il en est ensuite fait rapport, et elle est adoptée:

Résolu,—1. Qu'il est expédient de décréter que le Gouverneur en conseil peut, de temps à autre, avancer et payer à la corporation des commissaires du havre de Québec, ci-après appelée "la corporation", les sommes d'argent ne dépassant pas en totalité la somme de deux millions de dollars qui sont requis pour permettre à la corporation d'achever la construction des installations de terminus nécessaires pour équiper convenablement le port de Québec.

2. Que, pendant le cours de la construction des installations de terminus mentionnés dans ces résolutions, les intérêts à verser sur les débentures déposées entre les mains du ministre des Finances comme nantissement de telles avances sont censés être des deniers nécessaires pour permettre à la corporation d'achever et de construire les dites installations de terminus, et les intérêts peuvent être servis sur ladite somme de deux millions de dollars.

3. Que la corporation soumettra au ministre de la Marine et des Pêcheries, pour son approbation, des demandes mensuelles pour les dites avances, accompagnées de relevés indiquant en détail la dépense totale sur les divers item, et lorsquelles auront été approuvées, le Gouverneur en conseil pourra autoriser le paiement du montant demandé.

4. Que la corporation, au fur et à mesure que des avances lui seront faites, déposera entre les mains du ministre des Finances des débentures de la corporation d'une valeur nominale égale à l'avance ainsi faite, remboursables dans les vingt-cinq années qui suivront la date de l'émission, et portant intérêt payable semi-annuellement, au taux de trois et demi pour cent par année.

5. Que le principal et l'intérêt des sommes qui seront avancées en vertu de toute loi basée sur ces résolutions seront payables par la corporation sur tous ses biens, actif, taxes, taux, redevances, amendes et autres sources de recettes et de revenu quelconques, et constitueront une charge sur ses biens, actif, taxes, taux, redevances, amendes et autres sources de recettes et de revenu immédiatement après, et auront priorité pour le paiement immédiatement après le principal et l'intérêt de toutes débentures ou obligations émises par la corporation s'élevant à la somme de un million cent cinquante mille dollars, sous les dispositions du chapitre 48 des Statuts de 1898, du chapitre 34 des Statuts de 1899, et du chapitre 36 des Statuts de 1907.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. PELLETIER: Je n'exigerai point de mes collègues qu'ils restent ici plus longtemps qu'ils ne le veulent bien. Si mes honorables amis de la gauche ont quelque affaire sur laquelle ils désirent parler lors d'un examen ultérieur de ces crédits et qu'ils veuillent bien me faire savoir quels renseignements il leur faut, j'apporterai ici les papiers nécessaires.

Comme il y a dans l'administration plusieurs services, 14,000 receveurs et 11,000 courriers d'entreprise, il est assez difficile de se rappeler chaque cas en particulier. En demandant à la Chambre de se former en comité des subsides, mon but a été surtout d'avoir une occasion de faire aux députés cette demande, afin que je puisse être en mesure, autant que possible, de donner à chacun les renseignements voulus, lorsque la Chambre se reformera en comité des subsides.

M. CARVELL: Le directeur général des Postes désirerait, si je comprends bien, qu'il lui fut donné avis, non pas ce soir, mais à quelque moment, des articles que l'on a l'intention de discuter?

M. PELLETIER: C'est là exactement ce que je veux dire. On peut n'avoir pas présents à l'esprit les différents points que l'on aimerait à soulever; mais je voudrais qu'il me fût donné avis de toutes les affaires à l'occasion desquelles les renseignements n'auraient pas été communiqués à la Chambre par le dépôt des papiers voulus. Quant aux receveurs ou aux courriers d'entreprise à l'égard desquels les papiers ont été mis sur le bureau, je suppose qu'ils contiennent les informations requises; mais, s'il reste encore des questions au sujet desquelles aucune pièce n'a été demandée, ou déposée, si elle a été demandée, et à l'égard desquelles on peut avoir besoin de renseignements, si l'on veut bien m'écrire un mot ou me le faire savoir de quelque autre manière, je ferai de mon mieux pour tenir à la disposition de mes honorables collègues tous les renseignements susceptibles d'être fournis à la date où la Chambre se formera de nouveau en comité des subsides.

M. OLIVER: Je prendrai occasion de la circonstance pour mentionner au ministre certaines affaires au sujet desquelles il nous serait agréable d'avoir des renseignements. Ces affaires sont les suivantes: l'établissement d'un service postal et de bureau de poste de Jasper à Fort-George, sur la ligne du Grand-Tronc-Pacifique; l'établissement de bureaux de poste le long de la voie principale du Canadian-Northern, entre Kamloops et Tête-Jaune-Cache; le service postal et les bureaux de poste de la ligne du chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan, avec déclaration des arrangements qui auraient pu être faits pour le transport du courrier, jusqu'au lieu le plus lointain de la portion déjà construite de ce chemin.

M. PELLETIER: De quelle nature?

M. OLIVER: Pendant que le chemin de fer se construit, les camps sont dispersés sur un parcours de vingt, trente, quarante, cinquante ou cent milles au delà du point où la ligne aboutit. Les hommes et le public ont toujours eu à se plaindre de la manière dont les entrepreneurs de la ligne exécutaient le service du courrier dont on les chargeait. Je voudrais pénétrer le département de l'importance qu'il y a pour lui de se charger du transport du courrier sur le parcours de la voie en construction, au lieu de se décharger de ce soin sur les entrepreneurs. Des centaines, sinon des milliers d'hommes sont employés dans ces

camps de construction et ils ont droit à un service du courrier. On leur procure, en effet, un tel service, mais par l'entremise des entrepreneurs, et naturellement il n'est pas satisfaisant. J'insiste auprès du Gouvernement pour qu'il en fasse l'objet d'un service public le long de la ligne du Canadien-Nord, depuis la Cache-de-Tête-Jaune jusqu'à Kamloops, soit un parcours de 200 milles; sur la ligne de chemin de fer d'Edmonton à Dunvegan, à partir de Saw-Ridge, 150 milles au nord-ouest d'Edmonton, jusqu'à l'extrémité des travaux à Smoky-River; et sur la ligne de chemin de fer d'Edmonton à Great-Waterways, entre Edmonton et lac la Biche. J'aimerais aussi avoir des renseignements quant au service du courrier dans le pays de la rivière de la Paix, non seulement à l'égard du service sur Vermillon vers le nord, et le fort Saint-Jean vers l'ouest, mais aussi sur Hudson's Hope, s'il y existe un bureau de poste; aussi quant au service sur la rivière Athabaska, jusqu'à McMurray et Chippéwayan; aussi quant au service sur le Grand-Tronc-Pacifique reliant Edmonton à Calgary; aussi quant au service sur le Canadien du Nord reliant Edmonton à Calgary, et d'une manière générale, quant au service postal sur toutes les nouvelles lignes de chemin de fer rayonnant d'Edmonton dans toutes directions.

M. PELLETIER: L'avis donné par l'honorable représentant d'Edmonton (M. Oliver), par lequel il nous met en demeure de fournir toutes ces informations, va nous guider utilement dans les recherches qu'il nous faudra faire en vue de renseigner la Chambre la prochaine fois que cette question reviendra sur le tapis, et s'il se trouvait d'autres honorables députés désireux de soulever quelque question de cette nature maintenant, nous pourrions y consacrer cinq ou dix minutes.

M. TOBIN: L'an dernier j'ai demandé le dépôt d'un rapport sur la destitution du courrier d'entreprise entre la gare de Bromptonville et le bureau de poste. Je vois que ce rapport a été déposé le 2 juin dernier, mais il ne paraît pas complet; il manque certaines lettres au dossier.

M. PELLETIER: L'honorable député s'est entretenu avec moi à maintes reprises de cette affaire, et il sait que certaines lettres marquées "privé" n'ont pas été incluses dans le dossier.

M. TOBIN: Lorsque j'allai voir le ministre l'année dernière au sujet de cette affaire, il me fit entrer dans son bureau privé et m'exhiba le dossier. Je lui demandai si je pourrais obtenir copie des documents qui s'y trouvaient, et il me répondit: Vous devrez en faire le sujet d'une motion. C'est ce que je fis, mais une fois les documents déposés, je constatai que certaines lettres qui en faisaient partie ne se trouvaient plus dans la liasse. Il me semble que le directeur général des Postes n'a pas le droit de refuser de renseigner la Chambre. Je fais la même observation au sujet de la correspondance relative au transport du courrier entre Saint-François-Xavier de Brompton et Windsor-Mills. On m'informe que des lettres qui avaient été adressées à l'administration des potses ne se trouvent pas dans la liasse qui a été déposée, et il ne devrait pas en être ainsi.

M. PELLETIER: La règle a été bien nettement formulée par le très honorable leader de l'opposition, qui était alors premier ministre; chacun approuva la chose, et je ne pense pas qu'on puisse y trouver à redire; et cette règle, c'est que les papiers que le ministre est tenu de déposer sont ceux qui ne sont pas marqués privé. Bien plus, sir Wilfrid Laurier a déclaré qu'un ministre avait le droit de considérer comme privé,—et là-dessus je puis faire erreur, mais je ne crois pas me tromper,—tout document qui n'est pas ainsi marqué, mais dont la nature n'en est pas moins privée. Dès lors je ne vois pas pourquoi on me demanderait de déposer des lettres confidentielles. J'ai exhibé à l'honorable député de Richmond (M. Tobin), en sa qualité d'ami personnel, certaines lettres, mais quand il s'agit de déposer des papiers sur le bureau, je ne me considère pas tenu de déposer des lettres confidentielles. Aucun ministre ne l'a jamais fait, et je ne pense pas qu'on doive s'attendre à cela de ma part.

M. BOIVIN: Certains ministres les ont lues à la Chambre.

M. CARVELL: Le département du Travail n'est pas visé par cette observation.

M. TOBIN: Le ministre m'a permis d'examiner le dossier à son bureau, et nous avons compulsé les lettres, et lorsque je lui demandai de m'en procurer des copies, il me répondit qu'il faudrait présenter une motion à la Chambre dans ce but. C'est ce que j'ai fait, mais ces lettres n'ont pas été déposées. Le ministre me permettra-t-il de lire ces lettres qui ne font pas partie de la liasse si je me rends à son bureau dans ce but?

M. PELLETIER : L'honorable député n'a-t-il pas déclaré, il y a un instant, que je lui avais montré ces lettres ?

M. TOBIN : Oui, la première fois que je suis allé à votre bureau.

M. PELLETIER : Je permettrais à l'honorable député privément de prendre connaissance de lettres que je ne voudrais pas déposer sur le bureau, et cette ligne de conduite me paraît approuvable.

M. TOBIN: Si je me rends à son bureau, le directeur général des Postes me permettra-t-il de prendre connaissance de cette liasse, afin que je sois en mesure de lire les lettres privées. Il me les a exhibées l'année dernière.

M. PELLETIER : Ai-je raison de supposer que l'honorable député songe à les fixer dans sa mémoire un peu mieux qu'il ne l'a fait la dernière fois.

M. TOBIN : J'aimerais à compulser ces lettres de nouveau; y consentirez-vous ?

M. PELLETIER : Il va me falloir y réfléchir. Mais, si je communique des lettres privées à un ami et que plus tard cet ami demande à les revoir, j'ai bien le droit de lui demander quel est son dessein en agissant ainsi.

M. TOBIN : Le directeur général des Postes se rend assez nettement compte de mes intentions. Si j'ai bonne souvenance, certaines de ces lettres comprises dans le dossier et qui n'ont pas été déposées n'étaient pas marquées "privé". Je pense que je pourrais en désigner particulièrement. Je connaissais déjà quelque chose de ces lettres; autrement, il est probable que le ministre ne m'aurait pas permis d'en prendre connaissance.

M. PELLETIER: Je demanderai qu'on y voie.

M. ETHIER: J'ai demandé par motion le dépôt de certains documents relatifs à la destitution d'un receveur de la poste, et une fois le dossier déposé, j'ai constaté qu'une pétition demandant la destitution de cet employé et la nomination de son successeur n'en faisait pas partie. Le ministre juge-t-il qu'une telle pétition a un caractère privé?

M. PELLETIER: Dans certaines circonstances spéciales, peut-être.

M. ETHIER: Le directeur de la poste à Sainte-Scholastique, M. Raymond, a été destitué, et je sais qu'il a circulé des pétitions dans Sainte-Scholastique demandant sa destitution et recommandant la nomination de deux autres à sa place, savoir: le directeur actuel de la poste et M. Sauvé. Après que j'eus demandé le dépôt de toute correspondance, pétition, etc., ayant trait à cette affaire, un rapport a été déposé, mais les pétitions ne s'y trouvaient pas comprises.

M. PELLETIER: Je m'enquerrai.

M. ETHIER: Plusieurs se sont étonnés de ce que ces pétitions n'y étaient pas. Je suis certain qu'elles n'ont aucun caractère privé.

M PELLETIER: Je prierai le chef du bureau de s'enquérir demain matin.

M. MORPHY: Je désire signaler à l'attention du directeur général des Postes une question qui me paraît devoir se rattacher à ce crédit.

Je veux parler du cas d'un certain William P. Tye, qui remplissait les fonctions de commis ambulant. Le 4 février 1911, tandis qu'il était de service entre Richwood et Paris, je crois, le convoi du Grand-Tronc sur lequel il se trouvait dérailla; le wagon dans lequel travaillait M. Tye devint la proie des flammes, et l'infortuné perdit la vie. On ne trouva rien des restes de la pauvre victime dans les décombres si ce n'est le trousseau de clefs qu'il avait l'habitude de porter dans ses poches. La veuve, qui habite dans la division de Waterloo-sud, s'est adressée à M. Clare, afin d'obtenir une allocation, et j'ai également en ma possession une lettre du fils du défunt qui habite le comté que j'ai l'honneur de représenter.

Il paraîtrait que le wagon où M. Tye était à remplir ses fonctions était très vieux; les autres wagons étaient plus modernes, et ils résistèrent mieux au choc. Le résultat, c'est que le vieux wagon où travaillait la victime fut détruit; le feu prit dans les débris, et comme je l'ai déjà dit, le cadavre de l'infortuné fut incinéré. Le Gouvernement a accordé à la veuve l'allocation ordinaire, paraît-il, soit $200, ou l'équivalent de deux mois de traitement. Elle a quatre enfants, et si elle avait été abandonnée à la tendre merci des méthodes que suit habituellement le Gouvernement, en semblable occurrence, elle devrait se contenter des $200 qu'elle a déjà reçues. Les circonstances qui ont entouré cette mort tragique sont plutôt navrantes, et je n'ai nullement l'intention de les relater ici. Qu'il me suffise de dire que M. Tye avait été pendant 33 ans à l'emploi du département des Postes, en qualité de commis ambulant. Il avait été maintenu en fonctions par les divers ré-

gimes qui se sont succédé aux affaires, et dans l'intervalle, il avait versé au fonds de retraite une somme de $500 à $600. On a remis $200 à la veuve de l'infortuné, et le gouvernement garde le reste.

Dans mon opinion, sous les circonstances, une veuve qui reste avec quatre orphelins à élever, et dont le mari a été brûlé, si bien que l'on n'a même pu découvrir ses restes afin de leur donner une sépulture chrétienne, devrait être traitée d'une façon un peu plus généreuse par le gouvernement. Si M. Tye avait encore vécu deux ans, il aurait eu droit à sa retraite; mais il a été brûlé à mort à l'âge de 52 ans. Son dossier est absolument immaculé, comme en font foi les archives du département, et il a toujours été un fidèle serviteur public.

M. EDWARDS: Quel traitement recevait-il?

M MORPHY: Il recevait $1,200 par année, après 32 ans de services. Il existe une espèce de règlement arbitraire qui permet d'accorder une gratification lorsqu'un employé public meurt ou quitte le service du gouvernement, et je présume que c'est cette gratification qui a été accordée à la veuve de M. Tye. Je sens que je manquerais à mon devoir, si, sur cet article du budget des postes, je ne profitais de l'occasion pour demander au ministre, d'accord avec les principes de justice qui doivent diriger la conduite des gouvernements de même que celle des individus, de prendre cette affaire en sérieuse considération, et d'inscrire dans les crédits de son département, une somme substantielle, qui placera le Gouvernement dans une meilleure posture en faisant voter à la veuve une somme de $5,000, ou bien une allocation annuelle, sa vie durante. A mon sens, ce serait là une excellente manière de reconnaître les fidèles services d'un employé public sous différentes administrations, et qui a perdu la vie dans des circonstances aussi navrantes. Voilà pourquoi je supplie le ministre de rendre justice à cette malheureuse veuve, en se plaçant au point de vue où le Gouvernement doit s'élever afin d'envisager une question de cette nature. Et que le ministre ne vienne pas nous dire: "Jusqu'où irons-nous, dans cette direction-là? Si nous agissons ainsi dans le cas actuel, nous serons forcés de faire la même chose lorsque l'occasion se répétera". Je n'ai qu'une réponse à donner à ces objections: des cas de cette nature ne se produisent que rarement, et il se peut que tous les députés qui siègent actuellement en cette enceinte soient disparus de la scène de ce monde avant qu'un accident de cette nature ne se reproduise. Si vous calculez les intérêts accumulés sur les sommes versées au Trésor par cet infortuné, pendant 33 ans, et si vous songez que ses héritiers n'ont rien reçu et ne peuvent rien recevoir, je n'ai aucun doute que la députation tout entière approuvera le vote d'une somme substantielle en faveur de cette malheureuse veuve. Le père de M. Tye était un bon libéral, mais cela ne m'empêche pas d'insister sur ma demande que le ministre prendra l'affaire en sérieuse considération, et qu'il agira en conséquence.

M. PELLETIER: Le fait que vient de mentionner mon honorable ami mérite certainement une considération particulière de notre part, comme il l'a si bien dit. M. Tye était un vieil employé du ministère des Postes, qui a perdu la vie dans des circonstances tout à fait particulières. Si les faits avaient été exactement conformes à l'exposé que vient de nous faire mon honorable ami, nous n'aurions pas hésité à accorder une compensation à la malheureuse veuve. Mais il y a une circonstance des plus importantes que j'ai découverte en feuilletant le dossier, lorsque mon honorable ami (M. Morphy) m'a soumis toute l'affaire. Je puis lui rendre le témoignage que ce n'est pas la première fois qu'il soulève la question. Il a consacré à cette cause beaucoup de soins et d'attention, et il a la satisfaction de croire qu'il expose les faits sous leur vrai jour, parce qu'il est convaincu de la justice de sa cause.

M. Tye a été brûlé à mort au cours d'un accident de chemin de fer, et il a laissé sa famille dans la gêne, mais les fonctionnaires de mon département m'ont informé que la coutume existe depuis des années, sans une seule exception, que l'on n'accorde pas de compensation dans les cas de cette nature, si la veuve et les enfants en ont reçu une d'autres sources.

Or, dans la cause actuelle, la veuve a obtenu des dommages devant les tribunaux, et la compagnie du Grand-Tronc a été condamné à lui payer une somme de $10,000. . .

M. MORPHY : Une somme de $9,400.

M. PELLETIER : Cela fait toute la différence du monde, du moins selon la coutume en vigueur dans le département. Je puis ajouter que cette circonstance n'est pas pour moi une raison concluante afin de refuser une compensation à la veuve. Evidemment, la gratification que l'on

accorde, sous ces circonstances, prend le nom "d'allocation de commisération", —c'est là l'appellation qui dénigre invariablement les sommes votées pour cette fin. Alors, si c'est une allocation de commisération, il faut supposer que c'est le seul revenu sur lequel la veuve ou les enfants puissent compter afin d'assurer leur subsistance. Toutefois, parlant en mon nom personnel,— car j'ai l'intention de soumettre toute l'affaire à mes collègues, selon la promesse que j'ai faite à mon honorable ami,— je suis d'opinion qu'il y a deux aspects à cette question. De par la loi, la veuve avait droit à la somme que lui a payée la compagnie du Grand-Tronc, car elle a obtenu un jugement en sa faveur devant les tribunaux. Il s'agit maintenant de savoir si, dans les circonstances, le pays se trouve complètement libéré des obligations qu'il a contractées envers la veuve et les quatre enfants d'un employé, qui a été si longtemps à notre service, et je ne voudrais pas me prononcer d'une manière définitive sur ce point-là.

Si je suivais mon désir et mon inclination, je serais disposé à tirer la conclusion contraire, mais vu que l'affaire sera discutée devant le conseil des ministres, si l'on doit faire inscrire une somme à cette fin dans les crédits, je ne puis en dire plus pour le moment. Cependant, les remarques qui viennent de tomber de mes lèvres doivent démontrer à mon honorable ami que j'ai accordé plus que la considération ordinaire à cette question. Voilà tout ce que je puis dire, ce soir.

M. KYTE: Cet après-midi, avant que le ministre des Postes ne fût à son siége, j'ai signalé à l'attention de la Chambre que l'on avait négligé de produire un état demandé depuis le 16 mars, contenant la correspondance relative au transport des dépêches de Grand-River à Grand-River-Falls, dans le comté de Richmond, et à l'adjudication de l'entreprise. J'espère que le ministre verra à ce qu'il soit déposé sur la table, avant que l'on ne reprenne l'examen des crédits de son département.

(Sur motion de M. Pelletier, la séance est levée à minuit moins dix minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mercredi, 13 mai 1914.

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

LA FARMERS' BANK.

M. LEMIEUX: A propos des documents communiqués relativement à la Farmers' Bank, le ministre des Finances voudrait-il déposer sur le bureau de la Chambre les noms des déposants de la banque du Peuple, de la banque Ville-Marie et de la banque de Saint-Jean? Je crois que ces états ont été présentés au Parlement il y a quelques années.

L'hon. M. WHITE: Habituellement ce renseignement ne se trouve pas dans le département, mais s'il y existe, je verrai s'il y a lieu de faire droit à la demande de mon honorable ami.

RETRAIT D'UN PROJET DE LOI.

Le projet de loi (n° 108) tendant à autoriser la North-Western Railway Company of Canada est rayé.

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 191) tendant à fournir de nouvelles avances aux commissaires du port de Montréal.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1ère fois.)

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

L'hon. J. D. HAZEN (ministre de la Marine et des Pêcheries) demande à déposer un projet de loi (bill n° 192) tendant à fournir de nouvelles avances aux commissaires du port de Québec.

M. LEMIEUX: Quand nous discuterons ce bill en comité, mon honorable ami voudrait-il avoir le tableau détaillé des travaux de dragage accomplis par la commission du port de Québec?

M. HAZEN: J'aurai les détails de tous les travaux qui ont été effectués.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1ère fois.)

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LA COMMISSION DES CHAMPS DE BATAILLE A QUEBEC.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances) demande à déposer un projet de loi (bill n° 193) tendant à modifier la loi des champs de bataille nationaux à Québec

—Le nombre des commissaires est porté de cinq à sept et l'autorisation est donnée à la commission de faire des règlements pour l'administration de ses affaires.

La commission a de plus l'autorisation d'acheter sans l'approbation du Gouverneur en conseil tous les terrains dont elle a reçu déjà l'autorisation du Parlement de faire l'acquisition, pourvu que des fonds aient été votés à cette intention et soient à la disposition de la commission. Tels sont les trois changements prévus par les amendements à la loi.

M. l'ORATEUR : Il semble que ce soit un bill qui devrait être précédé d'une résolution. L'article 11 dit:

Aucune dépense ne sera faite et aucune responsabilité ne sera encourue par la commission jusqu'à ce que des fonds suffisants pour garantir cette dépense ou cette responsabilité aient été mis à sa disposition pour les fins de cette loi.

M. WHITE: J'ai été informé qu'il n'était pas nécessaire de faire précéder ce bill par une résolution, mais je me soumettrai à votre décision sur ce point. Ce bill ne prévoit aucune dépense à moins qu'elle n'ait été votée par le Parlement. Avec la loi en vigueur, la commission peut avec l'approbation du Gouverneur en conseil acheter des terrains, pourvu qu'elle ait été préalablement autorisée à le faire par le Parlement. L'objet de ce bill est de supprimer le délai dans l'achat du terrain, délai qui a tourné dans le passé au désavantage de la commission. L'objet de la proposition est de permettre à la commission, sans obtenir l'approbation du Gouverneur en conseil, d'acheter des propriétés, pourvu que cette acquisition ait été autorisée par le Parlement et que l'argent ait été voté et mis à la disposition de la commission. Si Votre Honneur a quelque doute à ce sujet après l'avoir examiné davantage, je serai naturellement prêt à me soumettre à votre décision et à procéder par voie de résolution; mais il m'a semblé que ce n'était pas nécessaire dans ce cas.

M. l'ORATEUR: En examinant l'article plus attentivement, je crois que l'honorable ministre a probablement raison. L'article dit:

Aucune dépense ne sera faite et aucune responsabilité ne sera encourue par la commission jusqu'à ce que des fonds suffisants pour garantir cette dépense ou cette responsabilité aient été mis à sa disposition pour les fins de cette loi.

Si c'était nécessaire de présenter une résolution, ce ne serait qu'en raison de cet article du bill. Je vais étudier la question et voir quelle est la procédure régulière.

[M. W. T. White.]

DEPOT D'UN BILL CONCERNANT LES SOCIETES COOPERATIVES DE CREDIT.

L'hon. M. MEIGHEN (solliciteur général) demande à déposer un projet de loi (bill n° 194) relatif aux sociétés coopératives de crédit.

M. GRAHAM: Expliquez-vous.

M. MEIGHEN: Il n'est pas nécessaire de donner de nombreuses explications, car le même bill, sauf quelques amendements, a été présenté par moi à la dernière session. De plus, j'ai eu l'honneur d'exposer à la Chambre l'an dernier mes vues sur la question en général. Ce que j'ai dit alors s'applique au présent bill et j'entrerai dans plus de détails à la 2e lecture. Le bill établit les mêmes rouages administratifs dans tout le Canada pour permettre la formation de sociétés coopératives de crédit. Je n'ai pas besoin de décrire la nature des sociétés pour lesquels on établit un crédit coopératif. Ce sont des sociétés qui ont pour principe des prêts mutuels entre leurs membres pour des fins commerciales à leur avantage. Chaque société est soumise à certaines restrictions et des précautions générales sont prévues en vertu du bill précédent et introduites dans celui-ci. Je dois ajouter que le bill ne diffère dans aucune particularité essentielle de celui qui a été adopté par la Chambre en 1907, après une étude très complète faite au comité général.

Sir WILFRID LAURIER: Mon honorable ami a-t-il l'intention d'insister pour que son bill soit adopté durant la présente session?

M. MEIGHEN: J'ai cette intention et cet espoir. Je ne crois pas qu'il occupera beaucoup le temps de la Chambre, parce qu'elle a déjà accordé son attention au principe et aux détails dans une grande mesure. Aussi, je ne crois pas demander beaucoup à la Chambre en insistant pour que le bill soit adopté.

M. NESBITT: Est-ce l'intention de limiter les régions dans lesquelles opèrent ces sociétés ou leur donne-t-on la permission de se développer dans tout le Canada?

M. MEIGHEN: C'est pour tout le Canada.

M. LEMIEUX: Le bill précédent a été adopté par la Chambre, mais le Sénat l'a

rejeté. Est-ce le même bill exactement ou diffère-t-il sur certains points?

M. MEIGHEN: C'est le bill dont j'ai parlé au commencement. L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) était président du comité devant lequel il a été renvoyé et il a été étudié à fond dans tous ses détails. Le présent bill diffère de l'ancien sous quelques rapports, mais le principe est le même et les changements qui ont été faits sont le fruit de l'expérience acquise par les banques fondées depuis que le premier bill a été adopté.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

RESERVES SCOLAIRES.

M. NEELY demande:

1. De quelle manière a-t-on disposé de la moitié sud de la section 11, township 28, rang 29, à l'ouest du 1er méridien (terres des écoles)?

2. Si cette moitié de section a été vendue, à qui, par qui et à quel prix l'a-t-elle été, et est-ce à vente privée ou publique à la suite d'avis publics voulus et suffisants?

M. ROCHE: La moitié sud de la section 11, township 28, rang 29A, probablement à l'ouest du 1er méridien, n'a pas encore été concédée.

L'HORLOGE DU BUREAU DE POSTE DE RIGAUD.

*M. BOYER demande:

1. Quel est le prix payé par le Gouvernement pour l'horloge qu'il a fait placer au bureau de poste de Rigaud?

2. A quelle date fut-elle achetée et de quelle maison?

3. Quel est également le prix payé pour la cloche qui l'accompagne, de quelle maison provient-elle et quel est son poids?

4. Le posage de ce système d'horlogerie a-t-il été fait en vertu d'un contrat ou en régie?

5. Dans le premier cas, qui a obtenu l'entreprise et pour quel montant?

6. Y avait-il d'autres soumissionnaires, dans l'affirmative, quels sont leurs noms et le prix de leurs soumissions?

M. ROGERS:

1. Le prix de l'horloge est de £140 11s. 2d.; payé à compte, £134 0s. 0d.; égale à $654.85.

2. (a) Livrée vers le 14 octobre 1913; (b) John Smith et fils, Derby, Angleterre.

3. (a) La cloche est comprise dans le prix de l'horloge et a été fournie par la même maison; (b) huit cents livres.

4. En régie.

5. L'horloge a été installée par M. A. E. Montpetit.

6. Non.

DARIUS CADRIN.

M. ERNEST LAPOINTE demande:

1. M. Darius Cadrin, de Saint-Anselme, comté de Dorchester, est-il à l'emploi d'un département quelconque du Gouvernement fédéral?

2. Dans l'affirmative, quelle est sa fonction, quels émoluments reçoit-il, tant en salaire qu'en dépenses de voyage, et quelle est la date de sa nomination?

M. CODERRE: M. Darius Cardrin est employé comme douanier depuis le 14 novembre 1913, à raison de $7000 par an. Il fait fonctions de sous-percepteur à Saint-Anselme.

THOMAS KINSELLA.

M. ERNEST LAPOINTE demande:

1. M. Thomas Kinsella, de Saint-Malachie, comté de Dorchester, est-il à l'emploi d'un département quelconque du gouvernement fédéral?

2 Dans l'affirmative, quelle est sa fonction, quels émoluments reçoit-il, tant en salaire qu'en dépenses de voyage, et quelle est la date de sa nomination?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Inspecteur des travaux sur la rivière Saint-Charles; salaire, $3 par jour; nommé le 13 août 1913.

ISIDORE LACASSE.

M. ERNEST LAPOINTE demande:

1. M. Isidore Lacasse, de Saint-Hénédine, comté de Dorchester, est-il à l'emploi d'un département quelconque du gouvernement fédéral?

2. Dans l'affirmative, quelle est sa fonction, quels émoluments reçoit-il, tant en salaire qu'en dépenses de voyage, et quelle est la date de sa nomination?

M. CODERRE:

1. Oui.

2. Directeur des travaux, Québec; salaire, $100 par mois; nommé le 5 décembre 1913.

M. ALBERT MORIN.

M. ERNEST LAPOINTE demande:

1. M. Albert Morin, de Saint-Hénédine, comté de Dorchester, est-il à l'emploi d'un département quelconque du gouvernement fédéral?

2. Dans l'affirmative, quelle est sa fonction, quels émoluments reçoit-il, tant en salaire qu'en dépenses de voyage, et quelle est la date de sa nomination?

M. CODERRE:

1. Non.

2. Répondu sous le n° 1.

BUREAU DE POSTE DE MELVILLE.

M. MACNUTT demande:

Au sujet de la question n° 9 du jeudi 30 avril, quelles requêtes, à part celle provenant de l'association conservatrice de Melville, ont été reçues par le ministère des Travaux publics relativement à l'érection d'un bureau de poste à Melville (Sask.)?

M. ROGERS: M. Alex Hardy offre de nous obtenir un emplacement.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS AU SUJET D'UN RAPPORT.

M. GRAHAM: J'ai une requête à adresser au ministre des Travaux publics; il y a quelques jours il a déposé un rapport concernant la construction d'un bureau de poste à Eganville. Un peu plus tard, il a déposé un rapport complémentaire. Je désirerais qu'il ajoutât à ce dernier rapport les documents suivants, qui sont dans les archives du département, deux pétitions, une résolution du conseil municipal et le rapport du fonctionnaire qui a examiné les deux emplacements. Il est possible que ma motion, strictement parlant, ne comprenait pas les documents en question, mais j'aimerais à en prendre connaissance.

L'hon. M. ROGERS (ministre des Travaux publics): Je me ferai un plaisir de procurer à mon honorable ami ce qu'il demande.

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre siège en comité des subsides.

(Présidence de M. Blondin.)

Postes.—Service extérieur—Traitements et allocations, $6,429,920.75.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Je suis informé qu'à la suite d'une omission ou d'un malentendu, deux item du budget supplémentaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1914, ont été omis du bill de finance que la Chambre a voté et qui a été sanctionné. Les deux item omis sont les suivants:

Transport ordinaire par terre, comprenant la distribution rurale—crédit supplémentaire	$215,000
Pour sacs à dépêches	25,000
Pour chemins de fer, à cause des nouveaux tarifs	135,000
Service des dépêches par paquebots—crédit supplémentaire	1,400
Total	$125,400
Divers: impressions et annonces, crédit supplémentaire	$125,000

Les fonctionnaires de la Chambre m'informent qu'il faudra déposer un budget supplémentaire spécial pour faire voter ces crédits. Le greffier de la Chambre est d'opinion que si les crédits en question ont été votés par la Chambre, ils ont été omis de la liste, soit à l'Imprimerie, soit dans un autre bureau. Le greffier adjoint a été chargé de prendre des renseignements. En attendant, nous pouvons continuer l'étude du budget. Cette omission devra être réparée d'une manière quelconque, mais nous voulons d'abord être mieux renseignés sur les faits. Lorsque nous avons voulu employer ces crédits, l'auditeur général nous a fait savoir qu'ils n'étaient pas compris dans le budget voté. Quoi qu'il en soit, nous étudierons la question.

M. LEMIEUX: J'ai reçu ce matin une lettre dans laquelle on m'informe que M. Briegel, surintendant du service ambulant des postes, à Montréal, un vieux fonctionnaire qui a rendu de précieux services à l'administration pendant plus de quarante ans, est sur le point de prendre sa retraite et que le département a l'intention de lui donner comme successeur M. W. L. Carkner, de Québec. Ce dernier n'est au service du département que depuis deux ans et n'a pas passé les examens qu'on exige des autres fonctionnaires. Je ne le connais pas personnellement et il peut être un excellent employé, mais je rappellerai au ministre que dans le bureau de poste de Montréal il y a beaucoup de fonctionnaires qui sont ses amis politiques, qui possèdent de longs états de service et qui mériteraient de l'avancement. Je pourrais mentionner entre autres MM. Méthot, Villeneuve et Forest. Si l'on ne veut pas décourager et désorienter le personnel du bureau de Montréal, il faut appliquer le principe de la promotion, chaque fois qu'une vacance se produit. Le service ambulant des postes est un service très compliqué et celui à qui on en confie la direction doit posséder toutes les qualités requises et être parfaitement au courant des conditions qui existent dans cet immense district

Je crois qu'il ne serait pas juste pour le personnel ni dans l'intérêt du service, de faire venir un homme d'un autre district pour lui confier cette position à Montréal. Je ne suis pas au courant des faits, personnellement, mais je suis informé que quelqu'un est allé trouver le ministre à ce sujet et que ce dernier a laissé entendre qu'il avait décidé en faveur de M. Carkner et que sa nomination sera faite prochainement. Je désirerais savoir si cette rumeur est fondée ou non et si le ministre suivra l'ancienne et excellente coutume de donner de l'avance-

ment aux anciens employés, surtout dans une branche du service aussi importante.

M. PELLETIER: M. Breigel qui est à l'emploi du département depuis de longues années a été un fonctionnaire zélé, qui a rendu de précieux services. Vu son âge avancé, il n'est peut-être pas en état de fournir autant de travail que par le passé, mais il rend encore de précieux services au département et je ne lui demanderai certainement pas de prendre sa retraite. S'il vient un temps—et j'espère que ce ne sera pas prochainement—où il ne pourra plus faire son travail d'une manière efficace, il saura ce qu'il aura à faire, sans que personne le lui dise.

Je suis heureux de dire que ce temps n'est pas encore arrivé et, en ce qui me concerne, je n'ai pas reçu de requête de M. Briegel demandant à être mis à sa pension; les fonctionnaires de mon département m'informent qu'ils n'ont pas reçu de requête de cette nature. Je ne me déciderai certainement pas à lui donner un successeur, avant de recevoir une requête semblable, car je ne saurais faire rien qui froissât les sentiments de M. Briegel.

M. LEMIEUX: En ce qui concerne M. Briegel, cela est tout à fait satisfaisant. Je reconnais, avec mon honorable ami, que M. Briegel est un vieux et fidèle fonctionnaire et qu'il peut certainement continuer à remplir dans leur intégrité ses fonctions, durant plusieurs mois encore et, je l'espère, durant plusieurs années à venir. L'honorable représentant de Saint-Laurent sait que M. Briegel est unversellement connu à Montréal, et qu'il est très populaire parmi les citoyens, à cause de sa courtoisie et du zèle qu'il apporte à remplir sa fonction. Il serait grandement à déplorer qu'on lui enlevât le poste qu'il remplit maintenant et qu'on le mît à sa pension, alors qu'il peut encore travailler au service du département, au grand avantage de ce dernier. Je puis dire en toute franchise à l'honorable ministre que la personne qui m'a renseigné en cette affaire déclare qu'on a récemment approché le ministre au sujet du successeur de M. Briegel, et que l'honorable ministre a dit que M. Carkner serait nommer immédiatement après la clôture de la session. Quoi qu'il en soit, je suis heureux d'accepter la parole de l'honorable directeur général des Postes qu'il n'arrivera rien de semblable. J'ai la plus haute considération pour mes amis de Québec, mais assurément il y a, à l'hôtel des postes de Montréal, un nombre assez considérable de fonctionnaires qui ont les aptitudes requises pour remplacer M. Briegel, sans qu'il soit besoin de faire venir son successeur d'un autre district. Si ce qu'on m'a dit se produisait, cela causerait beaucoup de malaise.

M. PELLETIER: Il serait tout à fait déplacé de ma part de discuter la question du successeur de M. Briegel, alors que ce dernier remplit sa fonction, et mon intention est qu'il occupe l'emploi qu'on lui a assigné aussi longtemps qu'il le désirera et aussi longtemps que ses services seront efficaces.

M. LEMIEUX: Très bien.

M. PELLETIER: Je n'ai dit à personne que cette question était réglée. Je crois qu'il aurait été indélicat de ma part d'en agir autrement avant de m'être renseigné auprès de M. Briegel. Il n'y a donc rien de décidé, rien de réglé.

Quant à la question de nommer un fonctionnaire de Québec à Montréal ou un fonctionnaire de Montréal à Québec, je n'hésiterais pas un instant à agir de cette façon, si je croyais que cela serait de nature à améliorer le service. Nous avons envoyé dans l'Ouest des fonctionnaires de l'Est et *vice versa*, et je crois que mon honorable ami a fait la même chose. Nous recevons à ce propos des plaintes de l'Ouest, mais nous considérons que le ministère des Postes se trouve, jusqu'à un certain point, dans la position d'une banque qui a des succursales par tout le pays. Une banque enverra à un autre bureau les employés ou les commis qu'elle a dans un bureau quelconque et cela, pour l'expédition convenable de ses affaires et pour l'amélioration de son service. Bien que nous soyons toujours prêts à faire passer d'une classe à une autre classe plus élevée les fonctionnaires d'une division du service qui se trouvent dans leur propre ville, lorsque les circonstances exigent que nous fassions passer un fonctionnaire d'un district à un autre district, nous devons certainement en agir ainsi sans être arrêtés pour la question de la localité que ce fonctionnaire a habité précédemment. Celui dont mon honorable ami de Rouville a parlé est un excellent employé du service ambulant. On m'informe qu'il seconde efficacement M. Briegel, mais on trouve également d'autres fonctionnaires compétents. Autrement dit, je n'ai pas étudié la question et je ne m'en occuperai ni ne l'a déciderai tant que notre excellent fonctionnaire M. Briegel remplira cet emploi.

Je me suis informé au sujet de l'autre question dont j'ai parlé, et je constate que les deux item du budget supplémentaire de l'exercice terminé le 31 mars 1914 ont été oubliés dans le portefeuille du greffier. Nous pourrions nous en occuper maintenant. Ce sont des comptes dus que nous devrions acquitter, au moyen de ces crédits, mais il va sans dire que ce paiement ne peut s'opérer maintenant.

M. LEMIEUX: Etant donné que ces crédits figurent au budget supplémentaire du dernier exercice, je crois que le ministre doit s'enquérir s'il ne se trouvera pas dans la nécessité de soumettre un bill de subsides spécial.

M. PELLETIER: J'ai pris l'avis du greffier adjoint de la Chambre, et il m'a dit qu'il est convaincu que nous pouvons adopter ces crédits maintenant.

M. GRAHAM: Mais lorsque les crédits ont été adoptés—car le bill des subsides pour 1914 a passé par toutes les phases de la procédure—il devient nécessaire d'inscrire ces crédits dans une annexe séparée du prochain bill des subsides et de les faire ainsi adopter.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a parfaitement raison; c'est là ce qu'on me dit.

M. TOBIN: Il y a quelques jours, j'ai inscrit au Feuilleton une question à laquelle le directeur général des Postes a répondu. Voici la question et la réponse:

M. TOBIN:

1. M. J. R. Denison, receveur de la poste de Richmond, province de Québec, a-t-il été remercié de ses services? Dans l'affirmative, pour quelles raisons?

2. A-t-on tenu une enquête? Dans l'affirmative, qui a fait cette enquête, et M. Denison a-t-il eu l'avantage de se défendre? Dans la négative, pourquoi?

3. Un nouveau receveur a-t-il été nommé? Dans l'affirmative, quel est son nom, qui a recommandé sa nomination?

M. PELLETIER:

1. Oui. L'administration de ce bureau laissait grandement à désirer.

2. Des plaintes sérieuses ont été faites au sujet de l'administration du bureau et une enquête officielle a été tenue. Le rapport de l'inspecteur a démontré qu'un changement de receveur était nécessaire.

3. Un nouveau receveur a été nommé par ordre du directeur général des Postes. Son nom est Wm E. McIver.

Il semble que le directeur général des Postes a une façon brutale . . .

Quelques DEPUTES: A l'ordre, à l'ordre.

M. TOBIN: . . . de congédier de vieux fonctionnaires. M. Denison qui a été receveur de la poste de Richmond, durant les seize dernières années, a, autant que je sache, donné satisfaction au public; jusqu'au 22 avril dernier, je crois, il avait ignoré l'existence d'erreurs dans son bureau. Mais, le 22 avril dernier, il a reçu cette lettre de l'inspecteur du district:

Au receveur de la poste,
Richmond, province de Québec.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire savoir que j'ai reçu du ministère, à Ottawa, avis de votre révocation de l'emploi de receveur de la poste à Richmond, pour cause de mauvaise gestion.

Le changement aura lieu dès qu'on aura pu prendre les dispositions nécessaires.

Bien à vous,
(Signé): L. E. Dastous,
Inspecteur des postes.

En réponse à cette lettre, M. Denison adressa, le 23 avril, la lettre suivante à l'inspecteur:

Monsieur L. E. Dastous,
Inspecteur des postes,
Sherbrooke (P.Q.).

Cher monsieur,—J'accuse réception de la vôtre du 22 courant, m'annonçant ma révocation comme directeur du bureau de poste de Richmond, pour motif d'administration défectueuse.

Je dois dire que je trouve cette lettre fort singulière; je vous prie de prendre note de ma protestation contre un tel procédé et de me faire savoir en quoi ma gestion est mauvaise. Il me semble que l'on aurait dû me prévenir des investigations que l'on a faites sur la tenue de ce bureau et me fournir l'occasion de me disculper.

Aurez-vous l'obligeance de me procurez copie des plaintes que l'on a porté contre moi, de me faire connaître les noms de ceux qui les ont portées et la façon dont on s'y est pris pour s'enquérir de cette affaire?

J. R. Denison.

Je suis surpris, bien que, d'un autre côté, cela ne m'étonne pas, de la conduite du ministre des Postes. Il semble que ce dernier ne tienne aucun compte de la justice et de l'équité, lorsqu'il veut distribuer les faveurs ministérielles. Je comprends aisément qu'il y a quelques semaines certains membres du Gouvernement ont fait une excursion dans les Cantons de l'Est, et je suis certain qu'une des promesses qu'ils ont faites, à Richmond, fut qu'ils feraient révoquer M. Denison, à seule fin de remplacer celui-ci par un de leurs partisans; mais pourquoi ne l'ont-ils pas fait suivant l'usage.

Pourquoi n'ont-ils pas tenu d'enquête ni fourni à l'accusé l'avantage de se défendre? Si l'on avait fait cela, je n'aurais rien eu à dire, mais la vérité est qu'on a révoqué cet homme de son emploi sans la moindre enquête, et je demanderais au ministre des Postes de me dire pourquoi cette enquête n'a pas été tenue. M. Denison aime-

rait avoir la satisfaction de connaître le motif de sa révocation.

M. PELLETIER: Je suis quelque peu étonné de voir l'honorable député de Richmond-et-Wolfe soulever cette question de la manière qu'il l'a fait. La politique n'a rien eu à voir dans cette question. Je tiens à dire immédiatement à mon honorable ami que l'honorable M. Perley n'a aucunement été la cause du renvoi de ce receveur de la poste. A ma connaissance, cette question n'a jamais été discutée au cours de la visite que mes deux collègues ont faite dans les Cantons de l'Est. Je pourrais dire que bien longtemps avant sa révocation on m'avait représenté que le receveur de Richmond ne donnait pas satisfaction au public. Je me suis informé et l'on m'a dit que si je pouvais laisser cet homme à la direction du bureau de Richmond, cela serait bien, pour d'autre motif que le bien du service, étant donné que ce fonctionnaire était un vieillard, et j'ai maintenu ce dernier dans ses fonctions durant les douze ou les quinze derniers mois. On ne l'a pas accusé d'ingérence politique et ce n'est pas la raison de sa révocation. Il a été révoqué purement et simplement parce qu'on a tenu compte de la façon dont ce bureau devait être administré en vue d'un service efficace—et voilà tout.

Mon honorable ami dit qu'on aurait dû tenir une enquête. Qu'on me permette de répondre à l'honorable député que je ne me suis pas mêlé de cette affaire en aveugle. Cet homme a été remercié de ses services à la suite d'une enquête. Je suis certain que nous avons, au département, un rapport de nos fonctionnaires qui m'avertit que les affaires du bureau de poste de Richmond n'étaient pas conduites de façon à satisfaire la population intéressée et qu'en conséquence, un changement s'imposait. Je n'ai pas ce rapport devant moi, vu qu'on ne m'a pas informé que cette question serait soulevée, lorsque j'ai demandé à mes amis de la gauche de faire connaître les points qu'ils se proposaient de discuter; ce qui me permettrait d'avoir tous les documents nécessaires.

Mon honorable ami a voulu employer le mot "brutal" pour qualifier cette distitution. Je n'ai pas protesté contre l'emploi d'un tel mot parce que je ne pensais pas que l'honorable député de Richmond, qui est le meilleur garçon du monde, pût l'avoir prononcé avec intention. De brutalité, il n'y en a pas eu du tout en cette affaire. Nous avons longtemps maintenu ce receveur à son poste, bien que l'on m'eût dit que la tenue du bureau de poste laissait à désirer. Les représentations se firent de plus en plus pressantes, mais je déclarai que cet employé ne pourrait être révoqué qu'à la suite d'une enquête régulière et impartiale. Cette enquête a eu lieu, et le rapport fait voir que pour donner un service satisfaisant au public il fallait de toute nécessité nommer un autre receveur de la poste. Dans les circonstances, je ne crois pas que l'honorable député ait raison de me prendre ainsi à partie.

M. TOBIN: Le ministre trouve-t-il juste que l'on ait destitué cet homme au bout de seize années de services? De son propre aveu, nul ne s'est plaint que M. Denison se fût ingéré dans la politique. Bien que libéral, M. Denison ne s'est jamais occupé activement de politique dans l'intérêt de l'un ou de l'autre parti. C'est un homme d'honneur qui a le respect de tous ses concitoyens de la région; et c'est pourquoi je demande au ministre s'il trouve juste que l'inspecteur des postes ait écrit une telle lettre à M. Denison pour le prévenir, sans autre formalité, de sa révocation? Cette lettre, je vais en donner lecture pour une deuxième fois:

Au receveur de la poste,
Richmond (P.Q.).

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire savoir que j'ai reçu du ministère, à Ottawa, avis de votre révocation de l'emploi de receveur de la poste à Richmond, pour cause de mauvaise gestion.

Le changement aura lieu dès que l'on aura pu prendre les dispositions nécessaires.

Bien à vous,
(Signé) L. E. Dastous,
Inspecteur des postes.

Le ministre des Postes trouve mauvais que je me serve du mot "brutal"; mais n'est-ce pas le qualificatif qui convient à la façon dont on a traité ce vieil employé? Le 23 avril, M. Denison écrivait à l'inspecteur pour solliciter l'ouverture d'une investigation qui lui eût fourni l'occasion de se disculper.

Etait-il déraisonnable de sa part de compter que le ministre des Postes userait de justice à son égard? On l'accusait d'avoir mal géré les affaires du bureau de poste, et l'on ne devait pas le tenir pour coupable avant d'avoir prouvé le bien fondé de l'accusation. Mais le ministère des Postes ne tient pas à ce que l'on sache ce qui se passe à ses enquêtes; dans les Cantons de l'Est, il les tient en secret. M. Denison, il va sans dire, n'eut pas l'occasion de se disculper. Je suis bien sûr qu'il tient assez peu au maigre salaire que comporte l'emploi de receveur de la poste; il est assez riche pour se passer

de cela, mais il lui déplaît d'être révoqué de pareille façon. Je pose donc au ministre cette question directe: Approuve-t-il la lettre du 22 avril par laquelle l'inspecteur prévient M. Denison de sa révocation?

M. PELLETIER: L'inspecteur ayant été prévenu par le ministère du changement de maître de poste à Richmond, il ne lui restait d'autre alternative que d'en faire part à M. Denison, et je ne puis le blâmer d'avoir accompli son devoir. Mon honorable ami semble se méprendre sur les faits. Je lui ai dit il y a un instant que j'ignorais que l'on eût accusé ce receveur d'ingérence en politique. Nous avons des fonctionnaires qui ont mission de s'enquérir de la gestion des bureaux de poste et de faire savoir au ministère s'ils sont bien ou mal tenus. Dans le cas qui nous occupe, les choses se sont passées de façon régulière. Nous avons un rapport attestant que la tenue du bureau de poste était telle, que, à la suite d'une enquête, on jugea qu'il y avait lieu de nommer un autre receveur.

M. TOBIN: Pour quelles raisons?

M. PELLETIER: Si mon honorable ami m'avait prévenu, je me serais muni des documents nécessaires. Je ne sais plus quelle est au juste la teneur du rapport, mais je suis à peu près certain d'avoir ordonné la nomination d'un autre maître de poste parce que le rapport de mes fonctionnaires m'y obligeait en quelque sorte. Si je me rappelle bien, le rapport m'obligeait à révoquer ce maître de poste sous peine de faillir à mon devoir. Je regrette d'avoir à faire une telle déclaration, mais la faute en est à l'honorable député (M. Tobin) et non à moi.

Ce receveur, je ne le connais pas, je ne l'ai jamais vu; mais l'honorable député pense-t-il que j'aurais dû ne pas intervenir quand j'avais sous les yeux un rapport où mes fonctionnaires me disaient que la mauvaise gestion du bureau de poste nécessitait un changement?

M. TOBIN: Je n'ai pas prévenu le ministre à la Chambre, mais hier soir, après la clôture de la séance, je lui ai signifié mon intention de mettre cette affaire sur le tapis. Ce m'est un plaisir de l'entendre déclarer qu'il n'y a pas de politique au fond de ceci, mais je sais que c'est le contraire qui est le cas, et les partisans que le Gouvernement compte dans les Cantons de l'Est le savent comme moi. Au cours de la tournée qu'ils ont faite par là, le ministre sans portefeuille et le secrétaire d'Etat n'ont pu s'arrêter en cet endroit, mais ils étaient accompagnés de M. Baker, je ne sais comment il s'appelle; c'était leur prestidigateur particulier, le représentant de Brome qui, lui, s'y arrête. Il compte sans doute qu'une vacance lui ouvrira un jour la porte du cabinet. Le secrétaire du ministre sans portefeuille descendit aussi à cet endroit pour aplanir certaines difficultés relatives à l'emplacement d'un bureau de poste. Quand le ministre des Postes aura des nouvelles de ces personnes, il apprendra que ce n'est pas précisément des compliments que ses amis de là-bas échangent entre eux. Mon honorable ami a-t-il fait savoir à M. Denison que cette enquête aurait lieu?

M. PELLETIER: L'enquête a été tenue par le fonctionnaire qui en avait été chargé, et je ne saurais dire s'il en a ou n'en a pas été donné avis. Je suis certain que les choses se sont passées de façon régulière. Sur quoi M. Denison se fonde-t-il pour prétendre qu'il n'a pas été prévenu? Allègue-t-il qu'il ne se trouvait pas au bureau de poste quand les fonctionnaires du ministère s'y sont présentés pour s'enquérir de la façon dont il était tenu? Je suppose que les fonctionnaires n'ont pas dû se livrer à leurs investigations en l'absence du maître de poste. A moins que le rapport n'ait été inventé de toutes pièces, la révocation de ce receveur de la poste était motivée à tous égards.

M. TOBIN: Qu'on me permette de donner lecture de la lettre suivante que M. Denison adressa à l'inspecteur des postes:

Richmond (Qué.), 23 avril 1914.

Monsieur L.-E. Dastous,
Inspecteur des postes
Sherbrooke (Qué.)

Cher monsieur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 22 courant par laquelle vous m'annoncez ma révocation, pour cause de mauvaise gestion, de mon emploi de receveur de la poste à Richmond.

Je dois dire que je trouve cette lettre fort singulière; je vous prie de prendre note de ma protestation contre un tel procédé et de me faire savoir en quoi ma gestion est mauvaise. Il me semble que l'on aurait dû me prévenir des investigations que l'on a faites sur la tenue de ce bureau et me fournir l'occasion de me disculper.

Aurez-vous l'obligeance de me procurer copie des plaintes que l'on a portées contre moi, de me faire connaître les noms de ceux qui les ont portées et la façon dont on s'y est pris pour s'enquérir de cette affaire?

Hier, M. Denison m'écrivait pour me dire que cette lettre est restée sans réponse. Qu'il me soit permis de donner lecture d'une autre lettre de M. Denison:

Je dois dire que vers le 10 mars 1914, l'inspecteur des postes, M. Dastous, vint à Richmond et m'annonça qu'il avait une plainte et une accusation à porter contre moi au sujet du bureau de poste. Lui ayant demandé sur quoi portait cette plainte, il me répondit que l'on me

reprochait d'avoir employé au timbrage et au triage des lettres des personnes qui n'avaient pas prêté serment, et il nomma W. J. Ewing et Mme Powers. Je lui fis observer qu'il se trompait, que M. Ewing était assermenté comme sous-receveur de la poste depuis à peu près un an et demi, que Mme Powers avait aussi été assermentée comme sous-receveuse le jour même de son entrée au bureau et que c'est M. le juge de paix W. J. Ewing qui lui avait fait prêter serment. Cela parut surprendre l'inspecteur qui demanda alors à voir les certificats; comme c'était au moment du triage du courrier, je le priai d'attendre, vu qu'il m'était impossible à cet instant-là de mettre la main sur les certificats. Il me dit alors qu'il s'en rapportait à ma parole et qu'il suffisait que je lui eusse déclaré que ces pièces étaient en ma possession au moment de sa visite.

Voilà le seul avis qui ait été donné de ce que le ministre des Postes appelle une investigation. Je ne veux pas insister davantage sur cette affaire, mais je crois avoir raison de prier le ministre de pousser plus loin ses investigations, car depuis deux ou trois ans le ministère use d'une extrême rigueur à l'égard des Cantons de l'Est et plus particulièrement de la population de Richmond-et-Wolfe. Les ministériels semblent n'avoir d'autre souci que de trouver des emplois à leurs amis politiques, et ils ne savent pas même comment s'y prendre.

A quoi bon tenir des enquêtes partiales? Si ces employés ont eu le tort de s'occuper activement de politique, s'ils n'ont pas bien tenu leurs bureaux et n'ont pas servi le public de façon irréprochable, nous n'aurons certainement rien à redire; mais ce qui me passe, c'est d'entendre le ministre des Postes déclarer au représentant de Rouville (M. Lemieux) qu'il s'efforce de diriger les affaires de son ministère d'après les principes pratiques qui sont en honneur dans les banques. Avant d'adjuger la moindre entreprise, le ministère des Postes fait un appel de soumissions et reçoit deux ou trois offres; si la plus basse est faite par un libéral...

M. LEMIEUX: On l'écarte.

M. TOBIN: Les bureaux du ministère attendront quelques semaines et finalement écriront au candidat défait, qui quelquefois sera des mois sans répondre. On écrira alors à quelque bon tory de la ville de Sherbrooke—où il existe une quantité d'avocats qui cherchent à gagner quelques dollars—de correspondre avec le ministre des Postes et de l'informer que s'il est proposé à telle personne d'assumer l'obligation à un prix légèrement moindre que celui demandé par le plus bas soumissionnaire, il acceptera l'emploi. Et le ministre des Postes prétend qu'il gouverne son ministère d'après les principes d'affaires qui ont cours dans les banques. Lorsque mon honorable ami émet cette prétention, il est sûr d'avance qu'aucun homme d'affaires ne le croira. Prenons, par exemple, le service du courrier à Saint-François-Xavier et à Windsor.

M. LEMIEUX: Et dans Richmond-et-Wolfe.

M TOBIN: Les plus bas soumissionnaires...

M. GAUVREAU: Ne les nommez pas.

M. TOBIN: Puisque j'ai les documents sous la main, autant vaut donner les noms. Des soumissions furent demandées le 28 février 1913. Le ministre des Postes écrivit le 28 février 1913 au candidat défait, le Dr John Hayes, de Richmond, ce qui suit:

Les soumissions suivantes ont été reçues concernant le service du courrier de Saint-François-Xavier de Brompton et de Windsor-Mills. Jos. Labbé, $175.

M. L'Abbé était l'ancien courrier qui avait fait le service depuis dix, douze ou quinze ans.

Georges Morin, $175; T. Levasseur, $180; Pierre Salois, $200; E. J. Morrissette, $200.

Les trois premiers, MM. Jos. Labbé, Georges Morin et T. Levasseur sont des libéraux et MM. Pierre Salois et G. Morrissette, des conservateurs. (Lisant):

Les soumissions de Jos. Labbé et de Geo. Morin sont au même chiffre et le ministère serait heureux d'apprendre lequel des deux, dans l'intérêt public, vous considérez le plus apte à donner un service convenable. Une prompte réponse obligerait.

Sincèrement à vous,
(Signé): H. B. Verret,
Sous-ministre adjoint des postes.

Le 15 mars 1913 la lettre suivante fut adressée au sous-ministre des Postes:

Monsieur H. B. Verret,
Sous-ministre des Postes,
Ottawa.

Cher monsieur,—Au sujet des soumissions pour le service du courrier de Saint-François-Xavier de Brompton et de Windsor-Mills, j'aime à vous dire que M. P. Salois, l'un des soumissionnaires ferait, je pense, un bon service. Je suggère qu'on lui offre de devenir le titulaire de l'emploi au prix de $170 par année.

Bien à vous,
(Signé): I. Hayes, M.D.

Cinq dollars de moins que la soumisison de M. Labbé et dix dollars de moins que celle de M. Levasseur.

M. BUREAU: C'est honteux.

M. TOBIN: Qu'a-t-on fait? Voici une lettre écrite par M. Salois. Le 12 avril M. Salois se rendit à Sherbrooke, se présenta

chez un de nos amis de la localité et lui fit écrire la lettre suivante au ministre des Postes:

(Texte.)

A l'honorable ministre des Postes,
Ottawa.

Honorable monsieur,—J'avais fait une application pour mener la malle de Saint-François-Xavier de Brompton à Windsor pour $200 par année.

Je suis prêt à prendre ce contrat pour $170. Avec l'espérance que vous agrérez favorablement ma demande.

Veuillez me croire, monsieur le ministre,
Votre très humble et dévoué,
(Signé): Pierre Salois.

C'est ainsi que l'on fait les affaires au ministère des Postes. Il y a des centaines de cas semblables dans les Cantons de l'Est et cependant le ministre des Postes prétend qu'il administre les postes d'après les mêmes principes d'affaires que ceux qui sont suivis dans la conduite des banques.

M. BUREAU: La Farmers' Bank.

M. TOBIN: Tout à fait le principe qui a servi à guider l'administration de la Farmers' Bank. La même chose a eu lieu a Bromptonville. A cet endroit un vieux citoyen dépassant quatre-vingts ans remplissait les fonctions de courrier. Il avait un engagement expirant le 31 mars 1914 et recevait pour le service de la malle $120 par année. Le ministère des Postes mit fin à son engagement, il y eût un an en janvier dernier, parce qu'un ami politique du ministre des Postes prétendit que ce vieillard devait être congédié et remplacé par un jeune homme qui vraisemblablement a dû voter en faveur des tories depuis deux ou trois ans. J'ai d'autres questions à poser au ministre.

M. BELAND: Le ministre veut-il bien nous dire qui a obtenu de faire le service du courrier à Saint-François-Xavier?

M. TOBIN: M. Salois fut nommé à $170 par année.

M. BELAND: La soumission était de $200?

M. TOBIN: Oui. Lorsque nous étions au pouvoir, si je m'étais présenté au ministère des Postes et avait demandé au sous-ministre et au chef du service postal, de vouloir bien donner un emploi à un tel ou un tel, on m'eût répondu: Ce ministère est un ministère où l'on entend les affaires et si à notre tour nous nous demandions de faire la même chose dans notre propre maison de commerce vous nous repondriez "non", cela ne se fait pas chez nous. Je suis heureux que le sous-ministre soit présent, parce qu'il peut corroborer mes paroles.

[M. Tobin.]

M. BICKERDIKE: Ceci s'est passé il y a quelques années.

M. TOBIN: Je parle d'avant 1911. On administrait alors le ministère d'après des principes différends. Le 27 avril dernier, le député de Sherbrooke (M. McCrea) posa la question suivante au ministre des Postes:

1. A-t-on établi à Sherbrooke un nouveau circuit d'inspection des postes?
2. Si oui, combien a-t-on nommé d'employés nouveaux dans ce nouveau circuit?
3. Quel est l'ensemble des salaires payés aux nouveaux employés y compris l'inspecteur?

M. PELLETIER:

1. Oui.
2. Cinq nouveaux employés ont été nommés dans le circuit nouvellement créé.
3. $4,752 par année.

M. LEMIEUX: Il s'agit de Sherbrooke?

M. TOBIN: Oui, un nouveau circuit. M. McCrea fut informé alors, par des amis, que la réponse ne pouvait pas être exacte, que le ministère devait faire erreur, qu'une somme plus considérable que celle mentionnée était distribuée en salaires et que les employés étaient plus nombreux que cela. De sorte que le 11 mai, il posa la question et reçut la réponse suivante:

1. Quel est le nom de chaque personne employée dans le service de l'inspection des postes à Sherbrooke?
2. Quels sont les émoluments de chacune de ces personnes, y compris l'inspecteur?

M. PELLETIER: Les personnes suivantes sont employées dans le bureau de l'inspecteur des postes à Sherbrooke:

Nom, rang et salaire: Dastous, L. E. M., inspecteur, $2,500; Soles, C. Edw., sous-inspecteur, $2,000; Doherty, M. M. L. (Mlle), commis, 3-A, $1,000; Campbell, S. (Mlle), commis temporaire, $500; Bousquet, P., messager, g. A. $2 par jour; Downing, J. P., aide temporaire, $2 par jour; Fréchette, R., commis temporaire, $500; Lefebvre, J. P., chargeur, g. C, $2.50 par jour.

Cela fait un total d'environ $8,872.50 par année.

Un DEPUTE: Quel est celui de ces messieurs qui est le chauffeur?

M. TOBIN: Je ne sais, mais son nom doit être dans la liste. Nous constatons que le 27 avril le ministre des Postes répondit au député de Sherbrooke que le coût total du maintien de ce bureau était de $4,752 par année, et environ quatorze jours après, il allègue des chiffres qui démontrent que la dépense totale est de $8,872.50—presque le double. Cependant, le ministre des Postes prétend qu'il gouverne son ministère comme une maison d'affaires. J'aimerais savoir comment il explique cette différence de chiffres à quinze jours d'intervalle.

M. PELLETIER: L'administration des postes a cru, en se plaçant à un point de vue pratique, qu'il convenait d'instituer, à Sherbrooke, pour les Cantons de l'Est, une succursale de notre service d'inspection. Elle avait existé autrefois et a été abolie. Nous avons pensé qu'on n'aurait pas dû l'abolir, que les Cantons de l'Est avaient droit à un bureau d'inspection, bien que la région en eût été privée. Croyant qu'on y avait droit, je l'ai rétabli et je m'en vante.

M. A. K. MACLEAN: Et vous prétendez que c'est conforme aux affaires d'en agir ainsi ?

M. PELLETIER: Oui.

M. MACLEAN: Alors l'inspection des bureaux de poste est subordonnée au patronage et à la faveur politique ?

M. PELLETIER: Pas du tout.

M. MACLEAN: C'est ce que vous avez prétendu.

M. PELLETIER: J'ai dit qu'il fallait dans les Cantons de l'Est un bureau d'inspection.

M. BUREAU: Pour quelle raison ?

M. PELLETIER: Dans l'intérêt public.

M. LEMIEUX: Expliquez comment.

M. PELLETIER: J'ai supposé que l'opposition aurait trouvé le motif d'elle-même, mais puisqu'elle songe si peu à l'intérêt public, je mentionne le mobile de mon action.

M. MACLEAN: Que faites-vous de la raison donnée tantôt que le service avait été aboli et que les Cantons de l'Est avaient droit à ce qu'il fut rétabli.

M. PELLETIER: Les deux déclarations ne sont pas incompatibles. Le service avait été établi, puis abrogé.

M. MACLEAN: Pourquoi ?

M. PELLETIER: Pour des motifs politiques.

M. TOBIN: Pour diminuer la dépense.

M. PELLETIER: Il était nécessaire de le rétablir, parce qu'à Montréal la besogne devenait tellement considérable qu'on ne pouvait plus l'expédier convenablement : c'est alors que nous avons rétabli cette succursale et nous en avons créée une autre à Joliette.

M. LEMIEUX: Une autre à Joliette ?

M. PELLETIER: Oui, une succursale. Et je rétablis celle à Trois-Rivières.

M. BUREAU: Très bien.

M. PELLETIER: Je croyais que cela ferait plaisir à mon honorable ami.

M. BUREAU: Non, cela ne me plaît pas.

M. LEMIEUX: Quand ces choses ont-elles été faites?

M. PELLETIER: Nous les faisons maintenant. Le crédit a été voté à la dernière session. Le bureau de Joliette sera une succursale de celui de Montréal.

M. LEMIEUX: Mais Sherbrooke est séparé?

M. PELLETIER: Oui. Nous avons rétabli le bureau d'inspection à Trois-Rivières, et je crois que le district de Trois-Rivières, au point de vue de l'intérêt public, y a droit. Me dira-t-on, parce que j'ai fait cela, que le département n'est pas conduit au point de vue de l'intérêt public, ou d'après des méthodes d'affaires comme l'est une banque? Les banques ont des succursales par tout le pays.

M. A. K. MACLEAN: Mais pas des succursales d'inspection; elles n'ont qu'un seul bureau d'inspection.

M. PELLETIER: Non, elles ont des inspecteurs de district.

M. MACLEAN: Mais le district d'inspection de la banque de Montréal comprend les Provinces maritimes et Terre-Neuve.

M. PELLETIER: Comment se fait-il que l'on critique autant aujourd'hui cette proposition, après n'avoir rien dit lorsque ce crédit a été voté à la dernière session? Pourtant mon honorable ami de Richmond-et-Wolfe et mon honorable ami de Sherbrooke étaient tous deux membres de cette Chambre alors. Pourquoi n'ont-ils pas élevé la voix contre la proposition?

M. BELAND: Si nous devions critiquer tout ce qui nous est soumis, la session durerait toute l'année.

M. PELLETIER: Mais cela ne prend pas plus de temps pour critiquer avant que critiquer après. Lorsque le crédit a été demandé, la Chambre a été unanime à le voter, et maintenant on se plaint. L'honorable député se plaint du trop grand nombre d'employés. Il y en a cinq, si je ne me trompe pas. Je crois qu'un de ces employés était dans le bureau de poste de Sher-

brooke antérieurement. Il y en a un autre, M. Soles, dont l'honorable député a parlé. Ce fonctionnaire a été transféré de Montréal à Sherbrooke à cause de son expérience et de ses connaissances acquises dans le bureau de l'inspecteur à Montréal.

M. LEMIEUX : Il appartient aux Cantons de l'Est.

M. PELLETIER : Il était autrefois dans les Cantons. C'était un bon fonctionnaire à Montréal, et lorsque le bureau de Sherbrooke a été réouvert, nous avions besoin d'un homme d'expérience, de sorte que nous avons demandé à M. Soles d'aller dans le bureau de Sherbrooke. Il y a consenti et il reçoit à Sherbrooke le même traitement qu'il aurait reçu à Montréal.

M. BELAND: M. Dastous a été nommé à Sherbrooke?

M. PELLETIER : Oui.

M. BELAND : Avait-il de l'expérience?

M. PELLETIER : Une certaine somme d'expérience—je ne voudrais pas dire exactement le nombre de mois. M. Dastous a travaillé a Québec sous la direction de l'inspecteur des postes afin d'apprendre ce qu'il était nécessaire de savoir des fonctions d'un inspecteur. C'est là une bonne méthode d'affaires, je crois, pour administrer le département. L'autre fonctionnaire, M. Soles, qui a été transféré de Montréal à Sherbrooke, avait une experience considérable, et nous sommes convaincus que nous avons maintenant à Sherbrooke un bureau qui fait honneur aux Cantons de l'Est, et qui ne mérite pas d'être critiqué comme il l'est aujourd'hui par les honorables membres de la gauche.

M. LEMIEUX: Si je ne me trompe pas, la loi des postes dit que pour être nommé surintendant il faut avoir un certain nombre d'années d'expériences.

M. PELLETIER : Cela ne s'applique pas aux inspecteurs.

M. BELAND : M. Dastous était-il employé dans le département avant d'être nommé inspecteur? A ma connaissance, il a toujours été marchand de farine et de grain à Sherbrooke.

M. PELLETIER : Non, il n'était pas employé dans le département.

M. ROBB : Quelles sont les limites ouest des districts d'inspection de Sherbrooke et de Trois-Rivières?

[M. Pelletier.]

M. PELLETIER : J'obtiendrai le renseignement que demande mon honorable ami et je le lui donnerai cet après-midi ou demain matin.

M. ROBB: Le district d'inspection de Sherbrooke s'étend-il jusqu'à Saint-Lambert ou Saint-Jean?

M. PELLETIER: Je crois qu'il se rapproche davantage de Montréal, j'obtiendrai le renseignement.

M. BUREAU: Je demanderai au ministre de bien vouloir me fournir le renseignement concernant le territoire compris dans le district d'inspection qui sera ouvert à Trois-Rivières. Le ministre a-t-il choisi la personne qui sera nommée inspecteur? Sinon, je pourrais lui soumettre un nom.

M. PELLETIER: C'est un sous-inspecteur qui sera nommé à Trois-Rivières. Ce bureau sera une succursale du bureau chef d'inspection.

M. BUREAU: Sous la juridiction de l'inspecteur de Montréal ou sous celle de l'inspecteur de Québec?

M. PELLETIER: Québec.

M. BELAND : L'honorable directeur général des Postes a-t-il reçu des demandes de quelques personnes voulant être nommées à cet emploi.

M. PELLETIER: Un très grand nombre.

M. BELAND: L'honorable ministre voudra-t-il expliquer la différence entre les deux chiffres donnés en réponse à la même question, posée dans des occasions différentes par l'honorable député de Sherbrooke?

M. PELLETIER: Une explication serait que le traitement de M. Soles, qui est, si je ne me trompe pas, de $2,000, n'est pas une dépense nouvelle; M. Soles recevra son traitement à Sherbrooke au lieu de le recevoir à Montréal. Je m'informerai cependant, et je le dirai à mon honorable ami.

M. BOIVIN: Avant que l'honorable directeur général des Postes laisse la question du bureau de poste de Sherbrooke, je crois qu'il est de mon devoir de relever l'insinuation qu'il vient de faire au sujet des députés des Cantons de l'Est. Au cours de ses très éloquentes paroles, il a insinué que les honorables députés des Cantons de l'Est, y compris l'honorable député de Sherbroke, qui n'est pas en ce moment à son siège, et moi-même, étions opposés à la création d'un bureau d'inspection à Sher-

brooke. Je n'ai jamais dit un mot dans cette Chambre contre l'ouverture d'un bureau d'inspection à Sherbrooke; je ne crois pas non plus que l'honorable député de Sherbrooke s'y soit jamais opposé, et je ne puis rien voir dans les paroles prononcées aujourd'hui par l'honorable député de Richmond-et-Wolfe qu'il est opposé à l'ouverture de ce bureau. L'honorable directeur général des Postes qui ne perd jamais une occasion de dire aux honorables membres de la gauche qu'ils devraient être justes, devrait lui même nous traiter avec justice et ne pas mettre dans notre bouche des choses que nous n'avons jamais dites, ni faire des insinuations comme celles qu'il a faites.

M. PELLETIER: Je n'ai rien insinué. Quelle est la teneur de la discussion qui a eu lieu devant le comité?

M. BOIVIN : La teneur de la discussion est de savoir si le département des Postes est conduit d'après des méthodes d'affaires. L'honorable député de Richmond-et-Wolfe démontrait qu'il ne l'était pas, parce que deux réponses à la même question, données à quinze jours de distance, montraient une différence de $4,000. L'honorable député de Richmond-et-Wolfe a dit que ce n'était pas là parler affaires; il n'y a aucune objection quelconque à l'ouverture d'un bureau d'inspection à Sherbrooke.

M. PELLETIER: Lorsque j'ai dit que ces critiques n'avaient pas leur raison d'être, parce que la proposition avait été adoptée à la dernière session, l'honorable député de Beauce a dit que s'il fallait critiquer tout ce qui était soumis à la Chambre il faudrait passer douze mois à Ottawa.

M. LEMIEUX: C'est parce que vous proposez ces choses à la fin de la session.

M. PELLETIER: Que ce soit à la fin de la session ou non, si une proposition est mauvaise on devrait le dire; si elle est adoptée unanimement, j'en conclus que tout le monde l'approuve. Ceux qui liront ce débat comprendront que l'on a voulu dire que l'ouverture de ce bureau d'inspection à Sherbrooke occasionnait une dépense inutile et ne devrait pas être faite. Je veux qu'il n'y ait pas de malentendu à ce sujet. Admettons que l'honorable député de Shefford exprime les sentiments des honorables députés des Cantons de l'Est, je lui donne le mérite de ce qu'il a dit et j'accepte sa parole, mais qu'il soit bien compris que tous les honorables députés des Cantons de l'Est approuvent l'ouverture du bureau d'inspection de Sherbrooke.

M. BUREAU: Conduit d'après des méthodes d'affaires.

M. PELLETIER: Très bien; ce qui était mal il y a un instant est bien maintenant.

M. BUREAU: Cela n'est pas juste, monsieur le président. L'honorable directeur général des Postes a le talent de faire des assertions qui ne sont pas absolument exactes. Il dit que le public comprendra d'après la discussion qui a eu lieu ici que nous avons dit que la dépense que l'on se proposait de faire dans les Cantons de l'Est était inutile.

Nous pouvons critiquer les dépenses, mais approuver la création d'un bureau d'inspection dans les Cantons de l'Est. Nous pouvons en critiquer une partie et en approuver une autre, et le ministre des Postes a tort de venir dire que nous y sommes complètement opposés, en principe, et que nous devons nous abstenir de toute critique. Pourquoi n'avez-vous pas critiqué l'an dernier? dit-il. Mais nous n'avions rien à critiquer. Il est venu nous demander de l'argent et nous avons cru qu'il le dépenserait en homme d'affaires qu'il se vante d'être. D'après le député de Richmond-et-Wolfe, le député de Sherbrooke l'a questionné deux fois, à deux semaines d'intervalle, au sujet de ce qu'avait coûté un certain bureau, et les deux réponses accusent une différence de $4,000. Il était impossible de critiquer cet article avant d'avoir obtenu les renseignements nécessaires, et l'honorable ministre ne devrait pas chercher à faire croire que la gauche ne veut pas de bureau d'inspection. Nous critiquerons toute dépense que nous trouverons injustes et contraires au principe des affaires, non pas pour le vain plaisir de critiquer, comme l'insinue le ministre des Postes, mais parce que nous avons droit de surveiller l'emploi des deniers que nous votons. L'honorable député de Richmond a fait une critique qu'il était de son devoir de faire, et l'honorable ministre a tort de se fâcher à ce sujet et d'insinuer que nous cherchons à lui imputer de mauvais motifs et à l'empêcher d'établir un bureau d'inspection. Il a l'air de s'étonner que des lettres adressées à son ministère soient restées sans réponse; mais je lui ai donné avis concernant le service du courrier entre Yamachiche et Saint-Barnabé, dans le district de Trois-Rivières. On a accordé l'entreprise ...

M. PELLETIER: Je voudrais, en toute justice à l'égard du député de Richmond, lui fournir les renseignements qu'il a demandés.

M. TOBIN: Je veux répondre à certaines remarques de l'honorable ministre des Postes. Ai-je dit que je ne voulais pas voir ouvrir de bureau d'inspection dans le district de Saint-François? Je lui ai demandé d'expliquer comment il se faisait que d'après sa réponse du 27 avril ce bureau allait coûter $4,700 et que, d'après sa réponse du 11 mai, il allait coûter plus de $8,000. Si l'honorable ministre veut être franc, qu'il vienne nous dire pourquoi il a ouvert ce bureau. A l'entendre, il l'a simplement rouvert après que nous l'eussions aboli. Je ne dis pas qu'il soit ou ne soit pas utile de l'ouvrir, nous ne nous y sommes pas opposés du tout. Il l'a ouvert parce qu'il y était forcé. Le percepteur des douanes, M. Stenson, ancien député à ce Parlement, étant décédé, les Canadiens-français de Sherbrooke prétendirent que cette position leur appartenait, mais le ministre des Douanes nomma un titulaire de langue anglaise. Alors, ils adjurèrent le ministre des Postes de placer M. Dastous et de créer un emploi à cette fin. Il fallait placer M. Dastous et voilà pourquoi ce bureau fut ouvert. M. Dastous était marchand de grain. C'est un agent conservateur et c'est un jeune homme que je respecte. Que mon honorable ami l'emploie tant qu'il voudra, mais qu'il ne vienne pas dire que c'est l'intérêt public quand c'est l'intérêt politique qui lui a fait ouvrir ce bureau. Quoi qu'il en dise, nous ne nous plaignons pas de ce qu'il l'ait ouvert, nous nous plaignons plutôt de l'écart de 50 p. 100 qui s'accuse dans ses deux réponses. Nous nous plaignons aussi que les rapports fournis par son ministère soient incomplets et qu'il manque justement ce que nous tenons le plus à avoir. Il en a été ainsi de tous les rapports que je lui ai demandés. Il le sait et il l'a admis hier soir. Pourquoi ne pas jouer franc jeu? S'il ne veut pas nous renseigner nous ne lui demanderons plus de rapports. Pour moi, c'est certainement l'attitude que je vais prendre. Tout ce qui se fait dans son ministère se fait dans l'ombre; on y décide, en petit comité, de trancher la tête à certains libéraux qu'on soumet, pour la forme, à des enquêtes ou qu'on refuse d'y soumettre, même quand ils en demandent, comme dans le cas de M. Denison, un vieil employé qui a fidèlement servi la population du district de Saint-François et de Richmond. Au cours de son prochain voyage dans les Cantons de l'Est, l'été prochain, l'honorable ministre s'apercevra qu'il n'a pas très bien fait de refuser à M. Denison communication des plaintes faites contre l'administration du bureau de poste de Richmond.

M. LEMIEUX: M. Denison était-il malhonnête ?

M. TOBIN: Il était honnête, mais il fut congédié parce qu'il administrait mal son bureau. Au fond, on voulait donner sa position à M. McIvor, un jeune homme d'à peu près 42 ans, un avocat qui, après avoir exercé sa profession à Richmond durant dix ans, a cru devoir accepter une petite position qui va peut-être lui rapporter $1,400 ou $1,500, déduction faite de l'aide qu'il aura payée. Candidat dans Richmond à l'élection provinciale de 1912, il fut défait et perdit même son dépôt. Alors, il vint demander une position au ministre des Postes et au député d'Argenteuil, et ils lui donnèrent celle de M. Denison.

M. LEMIEUX: Sans avoir fait d'enquête?

M. TOBIN: Sans en avoir fait; M. Denison en a demandé une, mais il ne l'a pas obtenu et nous n'espérons pas avoir justice.

M. PELLETIER : Alors, pourquoi tant parler inutilement ?

M. TOBIN: Je veux que le peuple sache comment vous nous traitez.

M. PELLETIER: Si l'honorable député veut que le peuple sache comment les choses se sont passées, qu'il ne rende pas jugement dès maintenant. Je ne connaissais rien de ce qu'il a dit de M. McIvor; mais quand même un candidat aurait perdu son dépôt, ce fait ne saurait l'empêcher d'être nommé à un emploi par le Gouvernement.

M. TOBIN: Je ne veux pas faire de critique personnelle.

M. PELLETIER: Non, après en avoir fait autant que possible. Quand j'ai nommé M. McIvor, je ne savais pas s'il avait été candidat, mais je le savais capable de tenir un bureau de poste. S'il a été candidat, c'était une autre bonne raison de le nommer et je suis content de l'avoir nommé.

M. BUREAU: On le sait.

M. PELLETIER: Mon honorable ami dit que M. Dastous n'a pas prévenu M. Denison qu'il y aurait une enquête. J'ai à la main le document même dans lequel M. Dastous fait la déclaration que voici:

Quand j'ai fait mon enquête, M. Denison savait parfaitement que je la ferais, car je suis

allé le voir à son bureau ce jour-là même, lui ai dit l'objet de ma visite et l'ai prévenu des plaintes portées contre lui.

M. TOBIN: Quelles étaient ces plaintes?

M. PELLETIER: J'y arrive, et mon honorable ami va s'apercevoir que les faits lui donnent tort d'avoir tant parlé pour dire si peu.

M. KNOWLES: Devons-nous croire que l'avis a été donné le jour même de l'enquête?

M. PELLETIER: J'ai lu ce qu'a dit M. Dastous. Ce n'est pas moi qui ai donné l'avis.

M. TOBIN: Quelles étaient les plaintes?

M. PELLETIER: Que mon honorable ami veuille attendre, pour s'exciter, que j'aie exposé les faits. J'ai ici une lettre signée par un certain nombre de citoyens de la ville de Richmond, y compris l'ancien maire, le président de la société d'agriculture, le gérant de la banque de Commerce, le président du Board of Trade.

M. TOBIN: Tous de bons tories.

M. PELLETIER: Tant mieux. Attendez, et prenez le temps d'avaler votre médecine. Si mon honorable ami n'a aucune confiance dans les tories, il n'en est pas ainsi de moi. Je n'accepte pas leur parole parce qu'ils sont tories, mais parce que ce sont les meilleurs hommes de la localité. La lettre porte la signature de six des citoyens éminents de la ville de Richmond, et voici quelle en est la teneur:

Richmond, P.Q., le 11 février 1914.
A l'honorable directeur des Postes,
Ottawa.

Cher monsieur,—Etant citoyen de la ville de Richmond, je me plains par les présentes de la gestion de son bureau de poste.

Le receveur actuel, M. J.-R. Denison, n'a jamais eu l'éducation ni la pratique des affaires qu'il faut pour l'administration d'un bureau de cette sorte....

M. BELAND: Je connais tout cela.

M. PELLETIER: La lettre continue:

. . . et, comme il est maintenant âgé de plus de quatre-vingts ans, en même temps qu'il est très sourd, il est absolument incapable de servir le public d'une manière convenable; qui plus est, il n'engage point des employés qui pourraient faire l'ouvrage à sa place.

Cet homme a de la fortune, et le salaire qui lui est donné comme receveur a pour lui bien peu d'importance.

Ni lui ni ses aides ne font convenablement le triage des lettres. Presque tous les jours je trouve dans mon tiroir les lettres de quelque autre personne, pendant que les miennes ont été remises à d'autres, d'où il résulte toujours un long retard dans la réception du courrier; et j'ai raison de croire que parfois certaines lettres ne me sont jamais remises. J'ai entendu élever la même plainte par tous les hommes d'affaires du lieu et par les citoyens en général.

Les personnes qui ne sont pas des employés du bureau (même les enfants) sont admises à y pénétrer, à y prendre leurs lettres avant que le courrier soit assorti et à faire en général la distribution du courrier. Le bureau est tellement mal administré que toutes les branches du service subissent des retards intolérables et inutiles.

Le bureau n'est pas tenu proprement, et aucun ordre n'y est maintenu dans la partie assignée au public.

Etant de ceux qui reçoivent une correspondance assez volumineuse, je trouve intolérable cet état de choses, et je m'en plains, espérant que l'on chargera quelqu'un de s'enquérir de la vérité des faits allégués.

Outre que j'envoie cette lettre, mon intention est de la montrer à quelques commerçants de la ville plus particulièrement intéressés à la conduite du receveur et de leur demander de bien vouloir eux aussi signer cette lettre s'ils sont en état de soutenir mes allégations et d'appuyer ma plainte.

Bien à vous,
Charles Campbell.

La plainte est signée des noms de cinq autres personnes: John Hayes, M.D. . .

M. BUREAU: Celui-là à qui notre ami Tobin a administré une raclée.

M. TOBIN: Le candidat battu en 1911.

M. PELLETIER: Et qui reviendra la prochaine fois. Elle est signée en outre par MM. A. Rainbach, George J. Alexander, W. H. Keenan et E. S. Bernard. J'ai reçu cette lettre au mois de février, bien avant que l'honorable M. Perley fît le tour des Cantons de l'Est. C'est à lui qu'elle a été envoyée, et il me l'a fait transmettre. Une enquête régulière a été faite, et j'ai ici le rapport de l'inspecteur, qui dit:

J'en suis venu à la conclusion que les employés aussi bien que le receveur sont incapables de servir, comme elle aurait lieu de s'y attendre, la clientèle d'un bureau de cet importance. L'apparence générale des lieux fait bien peu honneur à l'administration des postes; les enfants ont fait des dégâts dans le passage, défigurant, mutilant les boiseries avec des couteaux, etc.

J'en viens donc à la conclusion de proposer la nomination d'un nouveau receveur propre à l'emploi, et capable de maintenir l'ordre et qui se chargera de fournir un bon personnel.

Ce sont là les faits. Comme il est une heure, je proposerai le renvoi de la discussion.

M. TOBIN: Il nous sera sans doute permis de discuter cette affaire à trois heures.

M. PELLETIER: J'allais moi-même proposer que cette affaire put être reprise à la prochaine occasion.

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

La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.

Reprise de la séance.

PAPIERS RELATIFS AU CANADIAN-NORTHERN.

Le très hon. M. BORDEN dépose sur le bureau de la Chambre une carte photographique du Canadien-Northern, selon qu'il fonctionne à l'heure qu'il est, et une semblable carte du réseau, selon qu'il sera après son achèvement; aussi, d'autres photographies des gares de tête sur différents points.

DISCUSION D'UNE RESOLUTION TENDANT A VENIR EN AIDE AU NORD-CANADIEN.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) propose que la Chambre se forme en comité pour la discussion du projet de résolution suivant:

Dans le projet de résolution suivant, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente:

"Réseau du Canadian-Northern" signifie le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires.

"Canadian-Northern" signifie la Canadian Northern Railway Company.

"Compagnies constituantes" signifie celles des compagnies mentionnées dans la première annexe de la présente loi et telles autres compagnies que le Gouverneur en conseil pourra à l'avenir déclarer être comprises dans le réseau du Canadian-Northern, et qui possèdent ou exploitent des chemins de fer, des têtes de lignes, des ponts ou autres installations de chemins de fer.

"Compagnies subsidiaires" signifie celles des compagnies mentionnées dans ladite annexe et telles autres compagnies que le Gouverneur en conseil pourra à l'avenir déclarer être comprise dans le réseau du Canadian-Northern, et qui ne possèdent pas ni n'exploitent des chemins de fer, des têtes de lignes, des ponts ou autres installations de chemins de fer.

"Entrepreneurs" signifie la Mackenzie, Mann and Company, Limited.

"Ministre" signifie le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

"Valeurs garanties" signifie les valeurs dont la garantie doit être autorisée par la loi qui sera basée sur les présentes résolutions.

"Propriétés hypothéquées" signifie les entreprises, propriétés et actif, droits, pouvoirs et privilèges hypothéqués ou grevés de temps à autre dans le but d'assurer le paiement des valeurs garanties.

"Gouvernement" signifie Sa Majesté le roi représenté de la manière que le Gouverneur en conseil l'approuvera au besoin.

L'article 2 de la loi sur les chemins de fer sauf tel qu'il est dit ci-dessus, s'applique dans chaque cas où les expressions ci-dessus sont employées dans les présentes résolutions.

Considérant que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, ci-après nommée "Canadian-Northern", a exposé que les diverses compagnies énoncées dans la première annexe faisant suite aux présentes résolutions, et leurs chemins de fer et entreprises, matériel, outillage, actif et propriétés ont pour but de constituer un réseau de chemin de fer transcontinental devant être nommé le "Réseau du Canadian-Northern", et que le Canadian-Northern désire contrôler le dit réseau, par la possession ou le contrôle d'actions ou de la majorité des actions du capital social des dites compagnies, et qu'il possède ou contrôle maintenant les actions ou la majorité des actions du capital social de certaines des dites compagnies, et que les diverses compagnies désirent qu'on leur vienne en aide pour leur permettre d'achever la construction et de compléter l'outillage des travaux et entreprises du Réseau du Canadian-Northern et pour l'amélioration de ce réseau;

Et considérant qu'il est de l'intérêt du Canada que l'aide désirée soit accordée.

En conséquence, la Chambre décide qu'il y a lieu de décréter ce qui suit:

1. Que Sa Majesté, au nom du Dominion du Canada peut aider à la construction, l'achèvement, l'outillage et l'amélioration du Réseau du Canadian-Northern en garantissant le paiement du principal et des intérêts sur les obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs, ci-après désignées sous le nom de valeurs garanties du Canadian-Northern, jusqu'à concurrence d'un montant n'excédant pas quarante-cinq millions de dollars ($45,000,000) lesquelles valeurs garanties jusqu'à concurrence du montant susdit, le Canadian-Northern est par les présentes autorisé à créer et émettre; l'intérêt sur les valeurs garanties est au taux de quatre pour cent par année, payable tous les six mois, et le principal devant être payable au plus tard à certain jour de l'année 1934.

2. Que les valeurs garanties sont protégées par un acte fiduciaire ci-après appelé le "Nouvel acte fiduciaire", fait à un fiduciaire ou à des fiduciaires approuvés par le Gouverneur en conseil, ci-après appelé le "fiduciaire", et le dit acte doit être selon les termes et de la manière approuvée par le Gouverneur en conseil.

(a) Accorder une première hypothèque ou charge fixe, et spécifique, sur les actions énumérées dans la première partie de la deuxième annexe des présentes résolutions.

(b) Accorder une hypothèque ou charge spécifique sur les valeurs hypothéquées et les actions du capital, maintenant ou de temps à autre ci-après déposées avec l'acte fiduciaire de 30 juin 1903, et spécifiquement hypothéquée sous son régime et ci-après appelé "l'Acte fiduciaire du capital perpétuel consolidé en débentures", celles qui sont maintenant ainsi déposées et hypothéquées étant énumérés dans la deuxième partie de la dite deuxième annexe.

(c) Accorder des hypothèques ou charges fixes, spécifiques et flottantes sur l'entreprise du Canadian-Northern et ses propriétés, son actif, ses loyers et revenus, ses droits, pouvoirs et privilèges présents et à venir.

(d) Accorder une charge fixe et spécifique sur le droit de réméré de Mackenzie, Mann & Company, Limited, sur $10,000,000 du capital social et $10,000,000 du premier capital de débentures de la Canadian Northern Town Properties Company, Limited (la compagnie subsidiaire mentionnée dans la clause huit de l'acte fiduciaire daté du 19 novembre 1913, intervenu entre la Canadian Northern Railway Company, la Mackenzie, Mann & Company, Limited, la British Empire Trust Company, Limited, et la National Trust Company, Limited, fiduciaires, garantissant £3,500,000 de débentures sur hypothèque foncière à cinq pour cent), les dits capital social et le premier capital de débentures étant maintenant tenus par les dits fiduciaires comme faisant partie des propriétés hypothéquées sous le régime du dit acte fiduciaire.

(2) Les hypothèques et les charges à être accordées sous (b) et (c) du présent article sont subordonnées et prennent rang immédiatement après les hypothèques et charges ci-devant créées et les valeurs ci-devant ou ci-après créées ou émises sous le régime des présents actes fiduciaires ou hypothèques qui les protègent, et après les pouvoirs d'émettre des valeurs ayant priorité y réservée et contenue.

3. Qu'avant d'accorder une garantie, les conditions suivantes doivent être observées:—

(a) La convention, dont un avant-projet figure dans la troisième annexe des présentes résolutions, ci-après appelée la "Convention" doit être dûment faite par les parties à cette convention et le Gouverneur en conseil est par les présentes autorisé à la signer.

(b) Il doit être transféré et attribué au fiduciaire, comme partie des propriétés hypothéquées, les actions du capital mentionné dans l'alinéa (a) de l'article 2 de ces résolutions, libres de toutes charges antérieures, ces actions devant devenir et rester la propriété du Canadian-Northern, subordonnément aux charges créées par les termes du Nouvel Acte Fiduciaire. Sauf que les actions nécessaires pour qualifier les directeurs et préserver les entités corporatives des compagnies respectives, peuvent rester au nom des tels directeurs et autres parties nécessaires, mais les certificats d'actions prêts au transfert seront délivrés au fiduciaire du Nouvel Acte Fiduciaire ou tenus par lui ou pour lui.

(c) L'acheteur, à une vente judiciaire en l'espèce, doit remettre au fiduciaire, comme partie des propriétés couvertes par la première hypothèque spécifique, le chemin de fer et l'entreprise mentionnés dans la troisième partie de la deuxième annexe des présentes résolutions, les dits chemin de fer et entreprise devant être libres de tous liens ou autres dettes, et devant devenir et rester la propriété du Canadian-Northern, sujet à l'hypothèque ou charge créée par le Nouvel Acte Fiduciaire, et être exploité par le Canadian-Northern comme partie de son réseau.

(d) Il doit être transféré au ministre des Finances et Receveur général du Canada, en fiducie pour Sa Majesté, trois cent trente mille actions pleinement acquittées de la valeur au pair de $100 chacune du capital social du Canadian-Northern, et ces actions sont la propriété absolue de Sa Majesté au nom du Dominion du Canada. Les dites actions ou toute partie de ces actions peupent être aliénées sous l'autorité du Parlement à tels termes et conditions qu'il peut déterminer, et le produit de la vente de ces actions être versé au Fonds du Revenu Consolidé du Canada. En attendant de disposer des dites actions et des soixante et dix mille actions délivrées au ministre des Finances et Receveur général du Canada, conformément à l'article 8 du chapitre 10 des lois de 1913, tous les droits de vote et autres droits découlant des dites actions peuvent être exercés par le ministre des Finances et Receveur général ou par toute autre personne qu'il peut de temps à autre déléguer à cette fin.

4. Qu'il est convenu et stipulé à la satisfaction du Gouverneur en conseil que tous les prêts temporaires impayés faits au Canadian-Northern ou à quelqu'une de ses compagnies constituantes ou subsidiaires et garantis par le dépôt ou le nantissement de valeurs, seront remboursés à même le produit de ces valeurs données en dépôt ou en nantissement lorsqu'elles seront vendues ou qu'il en sera disposé, et que nulle poursuite ne sera dans l'intervalle intentée contre le Canadian-Northern ou contre toute autre desdites compagnies pour le recouvrement de ces prêts temporaires.

5. Que les entrepreneurs conviennent et s'engagent et doivent de toute autre manière convenir et s'engager à la satisfaction du Gouverneur en conseil à ce que la dette courante du Canadian-Northern et des dites compagnies constituantes et subsidiaires soit, dans un délai d'un an à compter de l'adoption des présentes résolutions, réduite à la somme normale ou ordinaire courante à être déterminée par le ministre, et dans l'intervalle toute dette courante autre que celle qui peut donner lieu à un litige de bonne foi, soit payée ou réglée de telle manière qu'aucune procédure pour en faire effectuer le paiement ne soit prise ou adoptée.

6. Que la nature des valeurs à être garanties ci-dessus, et leur forme, ainsi que les formes et les termes du nouvel acte fiduciaire, et la date et le mode démission des valeurs garanties, et la disposition des sommes à être perçues sur ces valeurs par vente, nantissement ou autrement, et la forme et la manière de la garantie ou des garanties doivent être celles que le Gouverneur en conseil approuve; et ces termes, dispositions et conditions que le Gouverneur en conseil peut juger opportuns ou nécessaires, doivent être inscrits dans le niuvel acte judiciaire.

7. Que la dite ou les dites garanties doivent être confiées au fiduciaire, signées par le ministre des Finances ou par tel fonctionnaire que désigne le Gouverneur en conseil; et sur leur signature et leur remise comme susdit, Sa Majesté deviendra responsable en qualité de garant du paiement du principal et de l'intérêt des valeurs garanties, selon leur teneur; et le dit paiement constitue une charge sur le Fonds du Revenu consolidé, et une garantie ainsi signée et remise, doit constituer une preuve définitive que les exigences de la loi basée sur les présentes résolutions au sujet des garanties, des valeurs et du nouvel acte fiduciaire, et de toutes questions s'y rattachant, ont été observées.

8. Que subordonnément aux dispositions de la loi basée sur les présentes résolutions toutes sommes payées par Sa Majesté en vertu d'une garantie quelconque donnée sous le régime des présentes dispositions doivent être considérées comme devant être payées à la décharge de la responsabilité de Sa Majesté, et non pas à la décharge de la responsabilité du Canadian-Northern en vertu des valeurs garanties ou en vertu du nouvel acte fiduciaire; et les sommes ainsi payées doivent être considérées comme encore protégées par les valeurs garanties et le nouvel acte fiduciaire, et Sa Majesté doit être subrogée à tous les droits des porteurs des valeurs garanties, dont l'intérêt ou le principal a été payé par Sa Majesté, et Sa Majesté par rapport aux sommes ainsi payées, doit être sous tous rapports dans la position des porteurs de valeurs au sujet desquelles il y aura eu défaut de paiement, jusqu'à concurrence des sommes payées par Sa Majesté.

9. Que les livres, rapports et autres archives du Canadian-Northern et de chacune des compagnies constituantes et subsidiaires doivent être en tous temps accessibles et ouverts à l'inspection, pour et au nom du Gouverneur en conseil, à toute personne ou personnes nommées de temps à autre à cette fin par le Gouverneur en conseil ou par le ministre.

(2) A compter de l'année 1915, le Canadian-Northern doit fournir annuellement au ministre, sous cinq mois à compter de la clôture de son exercice financier, un bilan général indiquant la position financière du réseau du Canadian-Northern pour l'exercice financier venant de finir.

10. Que, en tant que le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires

peuvent relever de l'autorité législative du Parlement du Canada, chacune des dites compagnies a plein pouvoir de faire toutes et chacune des choses autorisées par la loi basée sur les présentes résolutions ou stipulées dans la convention et a plein pouvoir, et est tenue d'accomplir et d'exécuter tous les actes, matières et choses qui peuvent être nécessaires ou à propos pour mettre en vigueur l'intention et la signification véritable de la loi basée sur les présentes résolutions et de la convention, et la commission des chemins de fer pour le Canada est par la loi basée sur les présente résolutions autorisée à faire ce qui est nécessaire de sa part pour donner effet aux dispositions de la dite convention.

11. Que le remboursement de quelque partie du produit des valeurs garanties dépensées en faveur ou pour l'usage de toute compagnie (autre que le Canadian-Northern) comprise dans le réseau du Canadian-Northern avec intérêt à quatre pour cent par année doivent être, par les compagnies respectives dans l'entreprise desquelles ou aux fins desquelles ces valeurs peuvent être dépensées, garanties par des actes de fiducie d'une manière et dans des conditions satisfaisantes au Gouverneur en conseil, lesquels actes de fiducie devront accorder des privilèges ou hypothèques fixes, spécifiques et flottants à la satisfaction du Gouverneur en conseil sur l'entreprise de ladite compagnie, ses biens et actif, meubles et immeubles, présents et futurs, et ses droits, pouvoirs et privilèges, tarifs, revenus et recettes, lesquels privilèges ou hypothèques fixes ou spécifiques ou flottants seront subordonnés aux privilèges et hypothèques créés jusqu'à présent et prendre rang après eux, et les valeurs ci-devant ou ci-après créées ou émises en vertu des actes de fiducie existants ou des hypothèques les garantissant, et en vertu du pouvoir d'émettre des valeurs auront la priorité réservée et contenue dans ces actes. Lesdits actes de fiducie doivent être faits en faveur du fiduciaire du nouvel acte de fiducie et faire partie des propriétés hypothéquées sous l'autorité de cet acte. Chaque acte de fiducie doit être exécuté avant qu'aucune avance obtenue sous son autorité, soit faite, et doit couvrir les avances futures faites sur le produit des valeurs garanties.

12. Que le capital social du Canadian-Northern est fixé à la somme de cent millions de dollars sauf augmentation seulement par le Parlement du Canada;

Mais dans le but d'échanger les débentures-actions convertibles imputables sur le revenu, garanties par un acte de fiducie passé avec "The British Empire Trust Company, Limited, et "The National Trust Company, Limited," à la date du 6 mai 1910, n'excédant pas en tout vingt-cinq millions de dollars, il peut, pendant la période d'option d'échange accordée par le dit acte de fiducie aux détenteurs des dites débentures actiens, c'est-à-dire:—les années à partir du 1er janvier 1916 au 1er janvier 1919, inclusivement, et pendant tout prolongement de cette période, être émis aux dits détenteurs qui peuvent exercer ladite option, toute somme de capital social en sus de cent millions de dollars qui peuvent être requises pour les objets de cet échange, ne dépassant pas $100 du capital social pour $100 de débentures-actions et ne dépassant pas en tout vingt-cinq millions de dollars.

Mais le Canadian-Northern peut prolonger la période de la dite action de temps à autre. Les dits vingt-cinq millions de dollars supplémentaires de capital social sont par les présentes autorisés et doivent être mis à part dans le seul but du dit échange et toute action entièrement acquittée déposées entre les mains des fiduciaires du dit acte de fiducie pour le dit objet peut être remis à leurs déposants.

Sauf aussi qu'aucune nouvelle émission de débentures-actions convertibles imputables sur le revenu ne peut être faite sous le régime du dit acte de fiducie.

13. Que la différence entre le capital-social versé actuellement émis par le Canadian-Northern, c'est-à-dire soixante-dix-sept millions de dollars et les dits cent millions de dollars, savoir, vingt-trois millions de dollars peut conformément aux stipulations de la convention, être émise comme entièrement acquittée en considération du transfert des actions mentionnées dans la première partie de la deuxième annexe des présentes résolutions, ces vingt-trois millions de dollars d'actions devant être émises aux personnes faisant le transfert des dites actions, ou aux personnes désignées par elles ainsi qu'il est stipulé dans le contrat.

14. Qu'aucune action du capital social des compagnies respectives mentionnées dans la première annexe des présentes résolutions, autres que le Canadian-Northern, au delà des sommes émise jusqu'à présent, ne doit être émise sans le consentement du Gouverneur en conseil.

15. Que les ouvrages et entreprises des compagnies suivantes sont déclarés être des ouvrages à l'avantage du Canada, en général, savoir:

La "Canadians Northern Manitoba Railway Company.

La Canadian Northern Western Railway Company.

La Canadian Northern Saskatchewan Railway Company.

La Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company.

La Canadian Northern Pacific Railway Company.

La Halifax and Southwestern Railway Company.

La Quebec and Lake St. John Railway Company.

16. Que tant que l'une quelconque des valeurs garanties se trouve en circulation, le Gouverneur en conseil peut, selon les besoins, nommer toute personne à titre de directeurs de l'une des compagnies, ou de toutes les compagnies comprises dans le réseau le Canadian-Northern, et à volonté démettre de ses fonctions le directeur ainsi nommé.

2. Tout directeur nommé par le Gouverneur en conseil a le droit de convoquer en tout temps, à la demande du Gouverneur en conseil, une assemblée des directeurs ou des actionnaires de la compagnie pour laquelle il est ainsi nommé, et le secrétaire ou toute autre fonctionnaire de cette compagnie ayant qualité doit, aux frais de cette compagnie, convoquer, dès qu'il en est requis, cette assemblée, conformément aux statuts ou règlements régissant la convocation de cette assemblée.

17. Que sans restreindre aucun pouvoir actuellement possédé, il est par les présentes décrété que toute compagnie de chemin de fer comprise dans le réseau du Canadian-Northern, qui est à présent ou qui pourra subséquemment être soumise à l'autorité législative du parlement du Canada, pourra, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, conclure des arrangements et des conventions avec toute autre compagnie de chemin de fer comprise dans ledit

réseau, qui est maintenant ou qui pourra subséquemment être soumise à ladite autorité législative, ou qui possède actuellement, ou qui pourra subséquemment posséder le pouvoir de conclure ces arrangements et conventions au sujet de l'exploitation par ou de la location, de la vente et du transfert à cette autre compagnie de chemin de fer, de l'entreprise de la première compagnie mentionnée, y compris l'actif, les droits, privilèges et pouvoirs, et lesdites compagnies sont par les présentes autorisées à exécuter ces arrangements et conventions.

18. Que, sans restreindre aucun pouvoir actuellement possédé, il est par les présentes décrété que toute compagnie constituante, qui est maintenant ou qui pourra subséquemment être soumise à l'autorité législative du parlement du Canada, pourra, sous l'empire de la loi des chemins de fer, se fusionner avec l'une ou l'autre des compagnies constituantes qui sont actuellement ou qui pourront subséquemment être soumises à ladite autorité législative, ou qui, si elles n'y sont pas soumises, possèdent maintenant ou pourront subséquemment posséder le pouvoir d'opérer cette fusion.

19. Que toute compagnie actuellement ou subséquemment comprise dans le réseau du Canadian-Northern, qui est actuellement ou qui pourra subséquemment être soumise à l'autorité législative du parlement du Canada, peut acquérir des actions dans le capital social de toute autre compagnie comprise dans ledit réseau, ou des valeurs émises par cette compagnie, ou recevoir des avances de toute autre compagnie comprise dans ledit réseau, et elle peut accepter ou donner des valeurs pour ces avances.

20. Que le Canadian-Northern peut racheter ou autrement libérer les valeurs garanties et dégager Sa Majesté de sa responsabilité à titre de garant en conformité des termes à cet égard contenus dans le nouvel acte fiduciaire.

21. Que ce qui suit constitue des cas de défaut selon le sens des présentes, savoir:

(a) A défaut de paiement par le Canadian-Northern du capital ou de l'intérêt des valeurs garanties ou de toutes parties de ces valeurs, ou faute d'observer ou de se conformer à l'une quelconque des dispositions du nouvel acte fiduciaire, et la garantie constituée par le nouvel acte fiduciaire devient de ce fait exigible:

(b) Si pendant que l'une quelconque des valeurs garanties est en circulation, le Canadian-Northern, ou toute compagnie constituant ou subsidiaire, omet de payer le principal ou l'intérêt intégraux ou partiels, de toute valeur ci-devant ou ci-après créée ou émise, subordonnément à tout acte fiduciaire d'hypothèque existant qui la garantit, ou subordonnément à tout acte fiduciaire futur garantissant des valeurs qui ont priorité sur les valeurs garanties, ou omet d'observer ou d'accomplir l'une des conditions de tout acte fiduciaire ou hypothèque, existant ou futur; et la garantie constituée par cet acte fiduciaire d'hypothèque devient de ce fait exigible.

(c) Si pendant que l'une quelconque des valeurs garanties est en circulation, une cour quelconque rend contre une compagnie comprise dans le réseau du Canadian-Northern une ordonnance de nomination d'un receveur ou de prise de possession, ou si un receveur est autrement nommé ou si par un autre moyen légal il est pris possession de la totalité ou d'une partie de l'entreprise.

22. Que advenant tout cas de défaut, et en tout temps durant lequel il se continue, il est loisible au Gouverneur en conseil, après en avoir donné avis au Canadian-Northern, de déposer les directeurs du Canadian-Northern, et de toute compagnie constituante ou subsidiaire soumise à l'autorité législative du parlement du Canada, et de nommer un ou des conseils de directeurs en lieu et place de ceux qui ont été déposés (tout ancien directeur étant à nouveau éligible).

(2) Le pouvoir par les présentes conféré au Gouverneur en conseil de nommer des directeurs sera un pouvoir permanent et usage pourra en être fait selon les besoins et chaque fois qu'un cas de défaut se produit ou se continue.

23. Que les directeurs ainsi nommés par le Gouverneur en conseil restent en fonctions durant le bon plaisir du Gouverneur en conseil et tout tel directeur peut être déposé, et un autre nommé à sa place. Les vacances qui se produiront de temps à autre peuvent être remplies par le Gouverneur en conseil. Lesdits conseils ont respectivement tous les pouvoirs des conseils de direction élus par les actionnaires et les actes du conseil exigeant la sanction et l'approbation des actionnaires ont, s'ils sont approuvés ou autorisés par le Gouverneur en conseil, la même validité et le même effet que s'ils avaient été autorisés et approuvés par les actionnaires.

24. Qu'avec l'autorisation du parlement du Canada, le Gouverneur en conseil peut, aux termes et conditions (s'il y en a) que le Parlement peut prescrire, en tout temps durant lequel un cas de défaut se produit ou se continue, déclarer par ordonnance que le droit de réméré du Canadian-Northern et celui de toutes autres personnes quelconque sur les propriétés hypothéquées, sera périmé, et de ce fait, le droit de réméré du Canadian-Northern (et desdites personnes) sur les propriétés hypothéquées ou toute partie d'entre elles sera absolument annulé et périmé, et l'exercice de ce droit deviendra le privilège de Sa Majesté au nom du Dominion du Canada, nonobstant tout acte statutaire ou toute ordonnance légale ou de réméré à ce contraire.

25. Que sans limiter aucun pouvoir du conseil, il est décrété que tout conseil ainsi nommé par le Gouverneur en conseil pourra avec l'approbation du Gouverneur en conseil, selon les besoins et sous tels termes et conditions et de telle manière qu'il sera jugé convenable:

(a) Créer et émettre des valeurs et les garantie de toute hypothèque, engagement ou acte le régime d'actes fiduciaires, ou autrement, et prélever des fonds sur ces valeurs soit en les vendant, les engageant ou autrement.

(b) Faire des arrangements et des conventions avec quelqu'une des cinq compagnies formant alors partie du réseau du Canadian-Northern et avec les fiduciaires en vertu de la garantie de toute hypothèque, engagement ou acte fiduciaire garantissant toute valeur émise par toute telle compagnie concernant ces valeurs ou les deniers payables sous les termes de tous hypothèque, engagement ou acte fiduciaire tels que susdit.

(c) Faire des arrangements et des conventions au sujet de ses revendications contre les créanciers du Canadian-Northern ou de toute autre compagnie alors comprise dans le réseau du Canadian-Northern.

(d) Subordonnément à toutes les valeurs qui constituent une charge sur le réseau du Canadian-Northern ou de l'une de ses parties et aux termes de tous actes fiduciaires qui les garantissent, de faire de temps en temps, avec ou sans équivalent fourni, avec toute ou toutes corpo-

rations constituées comme telles par le Parlement du Canada à ces fins, et possédant les pouvoirs nécessaires à cet effet, tous arrangements ou conventions ayant en vue l'exploitation, la location, la vente ou le transport du réseau du Canadian-Northern ou d'une des parties de ce réseau, et les entreprises, l'actif, les droits, privilèges et pouvoirs de ce réseau ou toute partie ou toutes parties de ces entreprises, actif, droits, privilèges et pouvoirs ou la vente ou le transfert, avec ou sans équivalent fourni, de tout droit de réméré s'y rattachant, et tout conseil ainsi constitué a le pouvoir d'exécuter tous arrangement ou convention de cette nature.

(e) Généralement faire tous actes et actions qui paraissent au Gouverneur en conseil nécessaire à ce qui se rapporte indirectement ou directement à l'exploitation du Canadian-Northern et du réseau du Canadian-Northern ou une partie quelconque de ce réseau, ou à toutes valeurs en circulation ou actes fiduciaires qui les garantissent, ou aux titulaires de valeurs ou créanciers ou à ce qui se rapporte à toute réorganisation ou tous changements, financiers ou autres, relatifs au Canadian-Northern ou au réseau du Canadian-Northern ou à la vente, forclusion ou autres instances devant les cours ou autrement ou à la mise à exécution des dispositions du présent article conformément à leur véritable esprit et signification.

26. Que durant et pendant tout le temps que le Gouverneur en conseil aura le pouvoir de nommer un conseil de directeurs ou après qu'il aura exercé ce pouvoir, le Parlement du Canada peut en tout temps et selon les besoins, aux termes que le Parlement peut prescrire, investir le Gouverneur en conseil ou toute ou toutes corporations, personne ou personnes, de tout ou de tous les pouvoirs qui conformément à la loi basée sur ces résolutions, seraient accordées à tout comité de directeurs nommés par le Gouverneur en conseil.

27. Que tout arrêté du Gouverneur en conseil, rendu dans l'exercice de l'un quelconque des pouvoirs contenus dans la loi qui doit être basée sur ces résolutions, peut sur la demande *ex-parte*, du Gouverneur en conseil, et sans en donner avis à personne, devenir règlement, ordre ou jugement de la cour d'échiquier ou de toute cour supérieure de toute province du Canada, et être appliquée de la même manière que tout autre règlement, ordre ou jugement de l'une quelconque de ces cours et que le dit arrêté est sans appel.

28. Que les dispositions suivantes doivent être portées à la connaissance de toute personne nommée selon les besoins, par le Gouverneur en conseil, directeur du Canadian-Northern ou de toute compagnie constituante ou subsidiaire, à savoir:

(1) Nonobstant les stipulations de la loi des chemins de fer ou de toute loi, statut ou règlement contraire, il ne sera pas nécessaire que tout directeur ainsi nommé détienne des actions ou possède d'autres qualités et cette personne ne sera pas pendant la durée de son mandat sujette à la perte de son titre pour quelque raison que ce soit.

(2) Aucun directeur nommé n'encourra de responsabilité vis-à-vis d'un actionnaire quelconque, directeur ou officier de la compagnie dont il est directeur, non plus que vis-à-vis d'aucune personne pour tout acte fait ou toute omission de sa part dans l'exécution de son mandat.

(3) Chaque directeur nommé sous l'empire de l'article 22 de la présente loi, a droit au paiement par la compagnie pour laquelle il est nommé de tel traitement que le Gouverneur en conseil peut selon les besoins déterminer.

[M. Borden.]

29. Que le Gouverneur en conseil peut à la demande du Canadian-Northern verser, à même le fonds du revenu consolidé, tout ou portion des six premiers paiements semestriels de l'intérêt sur les valeurs garanties échus après le commencement de la mise en exploitation, comme faisant partie du réseau du Canadian-Northern, de la ligne directe allant de Vancouver à la cité de Québec, mais dans ce cas le Gouverneur en conseil ne doit pas imposer au Canadian-Northern l'obligation de faire le remboursement de ces sommes en vertu du nouvel acte fiduciaire et ce jusqu'à ce qu'arrive l'échéance du principal de ces valeurs garanties. Le Canadian- Northern doit cependant, avant le remboursement de l'intérêt ainsi versé par le Gouverneur en conseil, effectuer à Sa Majesté un intérêt semestriel sur cet intérêt au taux de 4 p. 100 par année, et cet intérêt sur l'intérêt constituera, jusqu'à ce qu'il soit payé tel qu'indiqué, une dette grevant les propriétés hypothéquées conformément au nouvel acte fiduciaire.

Première annexe.

Réseau du Canadian-Northern.

Bay of Quinte Railway Company,
Canadian Northern Railway Company,
Canadian Northern Pacific Railway Company,
Canadian Northern Alberta Railway Company,
Canadian Northern Western Railway Company,
Canadian Northern Saskatchewan Railway Company,
Canadian Northern Manitoba Railway Company,
Canadian Northern Ontario Railway Company,
Canadian Northern Quebec Railway Company,
Canadian Northern Express Company,
Canadian Northern Transfer Company,
Canadian Northern Telegraph Company,
Canadian Northern Steamships, Limited,
Canadian Northern System Terminals, Limited,
Central Ontario Railway Company,
Duluth, Winnipeg & Pacific Railway Company,
Halifax & Southwestern Railway Company,
Irondale, Bancroft & Ottawa Railway Company,
Lake Superior Terminals Company, Limited,
Minnesota & Ontario Bridge Company,
Minnesota & Manitoba Railroad Company,
Marmora Railway & Mining Company,
Mount Royal Tunnel & Terminal Company, Limited,
Niagara, St. Catharines & Toronto Railway Company,
Northern Consolidated Holding Company,
Quebec & Lake St. John Railway Company,
Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railroad & Steamboat Company,
St. Boniface & Western Land Company,
Winnipeg Land Company, Limited.

Deuxième annexe.

Partie 1.

Actions à transférer libres de toutes charges antérieures.

Compagnie de chemin de fer de la baie de Quinté	$ 1,395,000
Canadian Northern Pacific Railway Company	25,000,000
The Canadian Northern Alberta Railway Company	3,000,000
Canadian Northern Western Railway Company	2,000,000
Canadian Northern Saskatchewan Railway Company	1,000,000

Canadian Northern Manitoba Railway Company.. .. .. ..Total de l'émission.
Canadian Northern Ontario Railway Company.. 10,000,000
Canadian Northern Quebec Railway Company.. 2,000,000
Canadian Northern System Terminals Company.. 2,000,000
The Central Ontario Railway Company.. 3,329,000
Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company.. 3,060,000
The Halifax and South Western Railway Company.. 1,000,000
Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company.. 53,000
Mt. Royal Tunnel and Tunnel Company.. .. ..Total de l'émission.
Marmora Railway and Mining Company.. 100,000
Northern Consolidated Holding Company.. 4,446,700
The Quebec and Lake St. John Railway Company.. 4,002,800
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway Company. 201,000

Deuxième annexe.
Partie 2.

Valeurs hypothécaires et actions à être transférées que subordonnément à l'acte fiduciaire du capital perpétuel en débentures.

1. The Minnesota & Ontario Bridge Company.—Obligation n° 1, pour $100,000 valeur nominale, et obligation n° 2 pour $80,000, valeur nominale, étant des obligations-débentures premier mortgage à quatre et demi pour cent, datées le 1er juillet 1903 et enregistrées au nom de la National Trust Company, Limited, et la British Empire Trust Company, Limited, (ci-après appelées "les fiduciaires") à titre de fiduciaires selon le contrat de fiducie du 30 juin 1903, passé pour garantir des débentures-actions consolidées, premier mortgage à quatre pour cent et les obligations de la Canadian Northern Railway.. .. .. $180,000
Actions entièrement acquittées. .. 100,000

2. The Minnesota and Manitoba Railway Company.— Trois obligations à mortgage général à 5 p. 100, numérotées de 1 à 3 inclusivement, en date du 1er juillet 1903, soit deux obligations de $100,000 chacune, et une obligation de $50,000, enregistrées au nom des fiduciaires.$250,000
Actions entièrement acquittées. .. 400,000

3. Lake Superior Terminals Company, Limited.—Dix obligations payables en or à 5 p. 100, premier mortgage, numérotées de 1 à 10 inclusivement, d'une valeur nominale, $100,000 chacune, datées le 1er juillet 1903, enregistrées au nom des fiduciaires.. .. .. $1,000,000
Actions entièrement acquittées. .. 500,000

Lake Superior Terminals Company, Limited.—Obligations payables en or à 5 p. 100 numérotées de 1 à 9 inclusivement, garanties par l'acte de fiducie du 28 décembre 1903, pour les montants respectifs, suivants: numéros 1, 2, 4 et 6 pour $100,000 chacune, numéros 3, 5 et 7 pour $50,000 chacune, n° 8 pour $300,000 et n° 9 pour $150,000.. .. .. $1,000,000

4. Canadian Northern Telegraph Co.—Quatre obligations à cinq pour cent payables en or, numérotées de 1 à 4 inclusivement, pour $200,000 chacune, à échoir le 30 juin 1930.. .. $800,000
Actions entièrement acquittées. .. 500,000

5. Winnipeg Land Company, Limited.—Trois obligations à cinq pour cent payables en or, premier mortgage, numérotées de 1 à 3 inclusivement, d'une valeur nominale de $100,000 chacune, datées le 1er juillet 1903 et enregistrées au nom des fiduciaires.. .. .. $300,000
Actions entièrement acquittées.. .. 100,000

6. The Canadian Northern Coal and Ore Dock Company.—Obligation n° 1 payable en or, à cinq pour cent, premier mortgage, à échoir le 1er juillet 1932, pour£77,054 15 11. .. .. $375,000

7. The St. Boniface and Western Land Co.—Trois obligations à cinq pour cent payables en or, numérotées de 1 à 3 inclusivement, venant à échéance le 1er juillet 1957, pour $250,000 chacune, enregistrées au nom des fidéicommissaires.. .. .. $750,000
Actions entièrement acquittées.. .. 250,000

8. The Edmonton and Slave Lake Railway Co.—Quatre obligations à cinq pour cent, payables en or, premier mortgage, numérotées de 1 à 4 inclusivement, venant à échéance le 30 juin 1937, pour $100,000 chacune, et l'obligation n° 5 pour $20,000.. .. .. $420,000

9. Canadian Northern Railway Express Company, Limited.—Trois obligations avec mortgage à quatre pour cent, payables en or, numérotées de 1 à 3 inclusivement, venant à échéance le 1er décembre 1960, d'une valeur nominale de $1,000,000 chacune, enregistrées au nom des fidéicommissaires.. .. .. $3,000,000
Actions entièrement acquittées. .. 1,000,000

10. Canadian Northern Steamships, Limited.—Certificat n° 2, cinq pour cent actions-débentures sur première hypothèque, venant à échéance le 30 avril 1930, enregistré au nom de la National Trust Company, Limited.. £600,000
Actions entièrement acquittées. .. $2,000,000

11. Canadian Northern System Terminals, Limited.—Certificat n° 1, actions et obligations-débentures sur première hypothèque à quatre-vingt-dix-neuf ans, étant l'équivalent de £1,438,-356, garanties au moyen d'un acte fiduciaire à la National Trust Company, Limited, et à la British Empire Trust Company, Limited, en date du 5 juin 1912.. .. .. $7,000,000

Deuxième annexe.
Partie 3.

Le chemin de fer et l'entreprise à transférer, était autrefois la propriété de la compagnie de chemin de fer Brockville, Westport, et North-Western, et vendu par acte judiciaire, s'étendant de Brockville à environ quarante-cinq milles vers le nord-ouest, jusqu'au village de Westport, y compris, comme l'indique l'acte judiciaire, les gares, cours bâtiments, outillage, etc.

Troisième Annexe.

Cette convention conclue ce jour de 1914.

Entre:

La compagnie du Canadian-Northern Railway, ci-après nommée le "Canadian-Northern".
De la première part;

Les compagnies suivantes:

The Bay of Quinte Railway Company,
Canadian Northern Pacific Railway Company,
The Canadian Northern Alberta Railway Company,
Canadian Northern Western Railway Company,
Canadian Northern Saskatchewan Railway Company,
Canadian Northern Manitoba Railway Company,
Canadian Northern Ontario Railway Company,
Canadian Northern Quebec Railway Company,
Canadian Northern System Terminals Limited,
The Central Ontario Railway Company,
Duluth, Winnipeg & Pacific Railway Company,
The Halifax and Southwestern Railway Company.
Irondale, Bancroft and Ottawa Railway Company,

Lake Superior Terminals Company, Limited.
Minnesota and Ontario Bridge Company.
Minnesota and Manitoba Railroad Company.
Marmora Railway and Mining Company.
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited,
Marmora Railway and Mining Company,
Mount Royal Tunnel and Terminal Company, Limited,
Niagara, St. Catherines and Toronto Ry. Company.
The Quebec and Lake St. John Railway Company.
Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad and Steamboat Company,
ci-après appelées les "Compagnies Constituantes",
De la seconde part;
Les compagnies suivantes:—
The Canadian Nortern Express Company, Limited,
Canadian Northern Transfer Company,
The Canadian Northern Telegraph Company,
Canadian Northern Steamships Limited,
St. Boniface and Western Land Company,
Winnipeg Land Company, Limited,
ci-après appelées les "Compagnies Subsidiaires"
De la troisième part,
La Mackenzie, Mann and Company, Limited,
Sir William Mackenzie et Sir Donald D. Mann,
ci-après nommés les "Entrepreneurs"
De la quatrième part;
et
Sa Majesté le Roi,
ci-après dénommé le "Gouvernement" représenté aux présentes de telle manière que le Gouverneur en conseil du Canada, peut approuver.
De la cinquième part:

Considérant, que le Canadian-Northern, les compagnies constituantes, les compagnies subsidaires et les entrepreneurs désirent que le gouvernement accorde des subventions en vue de terminer la construction et l'équipement des ouvrages et entreprises du réseau du Canadian-Northern, et aussi en vue de rendre ce service plus efficace; et considérant que par une loi du Parlement du Canada, étant le chapitre des Lois de 1914, le gouvernement a été autorisé à accorder cette aide sur accomplissement de certaines conditions précédentes, dont l'une est l'exécution de la présente Convention;

Fait foi qu'en considération des déclarations précédentes;

1. Interprétation.

"Le réseau du Canadian-Northern" signifie le Canadian-Northern et les compagnies Constituantes et Subsidiaires et toutes les autres compagnies ci-après déclarées par décret du Gouverneur en conseil comme faisant partie du réseau du Canadian-Northern;

"Nouvel Acte Fiduciaire" signifie l'Acte fiduciaire décrit dans l'article 4 de la présente loi;

"Fiduciaire" signifie le Fiduciaire ou les Fiduciaires du Nouvel Acte Fiduciaire et tout ou tous Fiduciaires successeurs dudit Acte.

"Valeurs garanties" signifient les obligations autorisées par les lois du Parlement du Canada, soit le chapitre—des Lois de 1914, et "Loi" signifie ladite loi;

"Propriétés hypothéquées" signifient les entreprises, les propriétés et l'actif, les droits, les pouvoirs et les franchises hypothéqués ou grevés de temps à autre dans le but d'assurer le paiement des valeurs garanties.

"Ministre" signifie le ministre des Chemins de fer et Canaux.

[M. Borden.]

"Chemins de fer de l'Etat" signifient les chemins de fer qui sont soumis à la Loi des chemins de fer de l'Etat et à ses modifications.

Dans tous les autres cas, les dispositions de la Loi d'interprétation et de l'article d'interprétation de la Loi des chemins de fer, soit l'article 2, chapitre 37 des Statuts Revisés du Canada, 1906, seront applicables.

2. Engagements pris par les entrepreneurs.

Les entrepreneurs conjointement et solidairement conviennent avec le gouvernement ainsi qu'il suit:—

(a) Que les entrepreneurs, lors de l'exécution des présentes transféreront immédiatement ou feront transférer au Fiduciaire toutes les actions du capital social des compagnies constituantes et subsidiaires mentionnées dans la première et le deuxième partie de l'annexe ci-jointe, et les dites actions feront partie des biens hypothéqués compris dans le Nouvel Acte Fiduciaire; sauf que le titre légal à celles des dites actions qui peuvent être nécessaires pour qualifier les directeurs et conserver l'existence corporative des compagnies respectives ou de quelqu'une des dités compagnies puissent avec la permission du fiduciaire rester au nom de ces directeurs et des autres parties nécessaires, mais les certificats de ces actions prêts à être transférés seront remis au fiduciaire et gardés par ou pour lui. La possession de toutes les actions mentionnées dans la première partie de la dite annexe sera attribuée au Canadian-Northern sujette seulement à la charge imposée par et en vertu des termes du Nouvel Acte Fiduciaire; et la possession bénéficiaire de toutes les actions mentionnées dans la deuxième partie de la dite annexe sera attribuée au Canadian-Northern, sujette seulement aux droits possédés actuellement ou à l'avenir par la National Trust Company, Limited, et la British Empire Trust Company, Limited, en vertu de l'Acte fiduciaire du 30 juin 1903, garantissant les débentures-actions perpétuelles consolidées du Canadian-Northern, et aux impôts créés par et en vertu des termes du Nouvel Acte Fiduciaire.

(b) Qu'ils feront transférer immédiatement au ministre des Finances et Receveur général du Canada en fiducie pour le Gouvernement, des actions entièrement acquittées et non imposables du Canadian-Northern, de la valeur collective au pair de trente-trois millions, les dites actions devenant la propriété absolue de Sa Majesté au nom du Dominion du Canada.

(c) Qu'ils feront transférer au fiduciaire comme faisant partie des biens hypothéqués, libres de toutes obligations ou autres charges, le chemin de fer et l'entreprise de la Brockville, Westport and Northwestern Company décrits dans la troisième partie de la deuxième annexe de la loi, le dit chemin de fer devenant la propriété du Canadian-Northern, sujet à l'impôt créé par le Nouvel Acte fiduciaire, et devant être mis en service par le Canadian-Northern comme partie de son réseau;

(d) Que collectivement et individuellement ils feront et exécuteront de temps à autre tous les actes, conventions, matières et choses qui peuvent être raisonnablement exigés par le Gouvernement aux fins de mettre en vigueur les dispositions, les termes et les prescriptions de la loi:

(e) Qu'en aucun temps, les entrepreneurs n'exigeront ou ne s'efforceront d'exiger du Canadian-Northern, ou de l'une quelconque des compagnies constituantes ou subsidiaires, des profits d'entrepreneurs, des commissions, ou autres sommes, se rattachant directement ou indirectement à tout contrat, ou à tout entente, convention ou stipulation d'aucune sorte, jusqu'ici

ou ci-après consentis, par lesquels ou en vertu desquels ils, ou l'un ou plusieurs d'entre eux, peuvent maintenant ou ci-après avoir droit de recevoir du Canadian-Northern, ou de quelqu'une des compagnies constituantes ou subsidiaires des profits de construction quelconques, se rattachant à des travaux entrepris jusqu'à cette date, ou à titre de montant à recevoir pour le transfert des biens, droits ou privilèges déjà transférés ou devant être transférés en vertu des alinéas (a) et (b) de la présente clause, ou pour commission ou rémunération se rattachant à des services rendus pour la gestion financière, ou pour tous autres services rendus jusqu'ici, et les entrepreneurs et chacun d'eux renoncent à toutes ces réclamations et s'en désistent complètement par les présentes.

3. Engagements pris par le Canadian-Northern.

Le Canadian-Northern convient avec le Gouvernement ainsi qu'il suit:

(a) Que, au moment de l'exécution de la présente convention, le Canadian-Northern est le propriétaire absolu du droit de réméré de toutes les actions du capital-actions des compagnies constituantes et subsidiaires, tel qu'établi dans la deuxième partie de l'annexe ci-jointe, et que toutes ces actions sont entièrement acquittées et non imposables, et que ces actions ne sont pas grevées d'hypothèque, de nantissement, d'obligations ou de privilèges autres que ceux créés par les hypothèques et charges jusqu'à présent créées en vertu d'actes fiduciaires existants ou d'hypothèques, tel qu'établi dans l'alinéa (b) de l'article 4 de la loi;

(b) Que le Canadian-Northern fera, exécutera et participera en tout temps, à tous actes et à toutes conventions, matières ou choses que le Gouvernement peut raisonnablement exiger dans le but de mettre la présente convention à exécution plus entièrement et avec plus d'efficacité;

(c) Qu'il transférera ou fera immédiatement transférer, au fiduciaire, comme partie des biens hypothéqués, toutes les valeurs hypothécaires et actions du capital-actions mentionnées dans la deuxième partie de l'annexe ci-jointe, sujettes seulement aux charges dont elles sont grevées par, et aux conditions de l'acte fiduciaire du 30 juin 1903, ci-dessus mentionné, et aux conditions du nouvel acte fiduciaire.

4. Engagements pris par les compagnies constituantes et subsidiaires.

Chacune des compagnies constituantes et subsidiaires convient avec le Gouvernement ainsi qu'il suit:—

(a) Qu'elle ne créera ni ne fera aucune nouvelle émission de capital-actions sans le consentement du Gouverneur en conseil.

(b) Qu'elle fera, exécutera et participera en tout temps, à tous actes, conventions, matières ou choses que le Gouverneur en conseil peut raisonnablement exiger dans le but de mettre la présente convention à exécution plus entièrement et avec plus d'efficacité;

(c) Que de temps à autre elle exécutera et délivrera au fiduciaire les actes fiduciaires, hypothèques et nantissements mentionnés dans l'article 13 de la loi garantissant le remboursement des sommes avancées pour elle ou qui lui ont été avancées, tel qu'indiqué dans le dit article, et à défaut d'une pareille garantie, le fiduciaire, au bénéfice des propriétaires des valeurs garanties, retiendra comme gage l'entreprise, la propriété, l'actif, les loyers et les revenus présents et futurs de chaque compagnie constituante ou subsidiaire pour tous les deniers avancés ou dépensés pour ou aux fins de telle compagnie, sur le produit des valeurs garanties avec un intérêt à quatre pour cent par année sur ces valeurs, ce gage jouissant de la même priorité et étant soumis aux mêmes pouvoirs que ceux cités dans l'article 13 de la loi.

5. Emission d'actions par le Canadian-Northern.

Il est convenu entre le Canadian-Northern et les entrepreneurs que, en considération du transfert de la part du capiital-actons mentionnée dans la clause (a) du paragraphe 2 de la présente convention, le Canadian-Northern prendra comme corporation les mesures nécessaires pour faire accorder aux entrepreneurs ou à leurs représentants des actions entièrement acquittées et non imposables de son capital-actions, au montant de $23,000,000, soit la différence entre le capital-actions actuellement émis du Canadian-Northern et le montant auquel le capital est augmenté par la loi.

6. Routes et échange de trafic entre les compagnies.

Le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires prennent chacune séparément vis-à-vis du Gouvernement les engagements suivants:—

(a) Dorénavant toutes les marchandises expédiées sur les lignes du chemin de fer Canadian-Northern, ou sur les lignes de toutes les compagnies constituantes ou subsidiaires, ou sur toute ligne ou lignes de chemin de fer possédées, affermées ou exploitées, maintenant ou, à l'avenir, par le Canadian-Northern ou aucune des compagnies constituantes ou subsidiaires, leurs successeurs ou ayants droit, devront, lorsque ces marchandises seront destinées à des endroits du Canada, être transportées par le chemin de fer du Canadian-Northern ou les chemins de fer des compagnies constituantes ou subsidiaires ou par d'autres chemins de fer canadiens (lequel terme devra comprendre la ligne exploitée par le chemin de fer Canadien du Pacifique entre Montréal et Saint-Jean), et le taux d'entier parcours sur le trafic d'exportation, du point de départ à destination, ne devra pas être plus élevé en passant par les ports canadiens qu'en passant par les ports des Etats-Unis. Et tout le trafic maritime, d'importation ou d'exploitation, devra être transporté aux ports maritimes canadiens, et le Canadian-Northern et chacune des compagnies constituantes et subsidiaires ne devront, en aucune manière que ce soit relevant de leur pouvoir ou de leur contrôle, conseiller ni encourager, directement ou indirectement, le transport de ces marchandises par d'autres routes que celles pourvues plus haut, mais devront sous tous rapports fidèlement s'efforcer d'activer le développement du commerce par des voies canadiennes et des ports canadiens.

(b) Le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires, et chacune de ces compagnies devront conclure des conventions de temps à autre avec le Gouvernement au sujet de l'échange mutuel du trafic entre le Canadian-Northern et les compagnies constituantes ou subsidiaires ou chacune de ces compagnies avec les chemins de fer de l'Etat, et les termes et conditions de toute convention semblable seront ceux qu'il pourra être convenu entre les parties, ou, au cas où les parties ne s'accorderaient pas, ceux qu'il pourra être décrété par la commission des chemins de fer pour le Canada (ci-après désigné sous le nom de "Commission des chemins de fer"), et la commission des chemins de fer aura le pouvoir de temps à autre, sur demande du Gouverneur en conseil ou d'aucune des parties signataires de la convention, de varier, ou annuler la dite conven-

tion, sauf, toutefois, que toute entente relative à l'échange du trafic entre les compagnies devra être sujette à toutes les conventions existant actuellement avec toute autre compagnie ou compagnies.

(c) Le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires ou n'importe laquelle de ces compagnies devront de temps à autre, à la demande du Gouverneur en conseil, passer un contrat ou des contrats avec le Gouvernement, accordant au Gouvernement, pour les fins de chemins de fer de l'Etat, des droits de circulation sur les lignes de chemin de fer actuellement comprises dans le réseau du Canadian-Northern ou qui le seront à l'avenir, ou toute partie ou parties du réseau, et les termes et conditions de chacun de ces contrats seront ceux qu'il pourra être convenu entre les parties, ou, au cas où les parties ne s'accorderaient pas, la commission des chemins de fer aura le pouvoir, de temps à autre, sur demande du Gouverneur en conseil ou d'aucune des parties signataires du contrat, de varier, modifier ou annuler le dit contrat, sauf, toutefois, que tout contrat semblable devra être sujet à toutes les conventions existant actuellement avec toute autre compagnie ou compagnies.

7. Engagements pris par le Gouvernement.

Le Gouvernement convient avec le Canadian-Northern qu'il passera de temps à autre des contrats avec le Canadian-Northern ou toute compagnie constituante, donnant droit de circuler au besoin sur telles parties de chemins de fer de l'Etat qu'il pourra être désirable, et les termes et conditions de chacun de ces contrats devront être ceux que les parties contractantes pourront agréeer, ou à défaut d'entente, ceux que la commission de chemins de fer décidera, et la commission des chemins de fer aura le pouvoir de temps à autre, sur demande du Gouverneur en conseil ou de toute autre partie à tel contrat, de changer, de modifier ou d'annuler les dits contrats, pourvu, toutefois, que chacun de ces contrats soit soumis à tous contrats déjà existants avec toute autre ou toutes autres compagnies.

En foi de quoi l'honorable agissant au nom de Sa Majesté le roi, y a opposé son seing et sceau et les parties des première, deuxième, troisième et quatrième parts aux présentes étant des corporations, y ont apposé leurs sceaux corporatifs par l'entremise de leurs officiers autorisés et les autres parties y ont opposé leurs seings et sceaux.

Annexe.

Première partie.

Actions à transférer exemptes de toutes charges antérieures.

Chemin de fer Bay of Quinte	$ 1,395,000
Chemin de fer Canadian-Northern-Pacific	25,000,000
Chemin de fer Canadian-Northern-Alberta	3,000,000
Chemin de fer Canadian-Northern-Western	2,000,000
Chemin de fer Canadian-Northern-Saskatchewan	1,000,000
Chemin de fer Canadian-Northern-Manitoba	Emission totale.
Chemin de fer Canadian-Northern-Ontario	10,000,000
Chemin de fer Canadian-Northern-Quebec	2,000,000
Canadian Northern System Terminals Co.	2,000,000
Chemin de fer Central-Ontario	3,329,000
Chemin de fer Duluth, Winnipeg and Pacific	3,060,000
Chemin de fer Halifax and South-Western	1,000,000
Chemin de fer Irondale, Bancroft and Ottawa	53,000
Mount Royal Tunnel and Terminal Co., Ltd	Emission totale.
Marmora Railway and Mining Company	100,000
Northern Consolidated Holding Co.	4,446,700
Chemin de fer Québec et Lac Saint-Jean	4,002,800
Chemin de fer Qu'Appelle, Long-Lake et Saskatchewan	201,000

Annexe.

Deuxième partie.

Valeurs hypothécaires et actions à transférer sujettes aux charges créées par l'acte fiduciaire du 30 juin 1903, concernant les débentures-actions perpétuelles consolidées.

1. La Minnesota and Ontario Bridge Company.—L'obligation n° 1, valeur nominale $100,000 et l'obligation n° 2, valeur nominale $80,000, étant des obligations sur première hypothèque à 4½ p. 100, en date du 1er juillet 1903, enregistrées au nom de la National Trust Company, Limited, et de la British Empire Trust Company, Limited (appelées dans les présentes les "fiduciaires"), comme fiduciaires en vertu de l'acte fiduciaire en date du 30 juin 1903, passé afin de garantir les débentures-actions consolidées à 4 p. 100 sur première hypothèque et les obligations du chemin de fer Canadian-Northern $180,000

Actions entièrement acquittées 100,000

2. La Minnesota and Manitoba Railway Company.—Trois obligations d'hypothèque générale, portant 5 p. 100 et numérotées de 1 à 3 inclusivement, datées du premier juillet 1903, soit deux obligations de $100,000 chacune, et une obligation de $50,000, enregistrées au nom des fiduciaires $250,000

Action entièrement acquittées 400,000

3. Lake Superior Terminals Company, Limited.—Dix obligations, payables en or, de première hypothèque, portant cinq pour cent et numérotées de 1 à 10 inclusivement, de la valeur nominale de $100,000 chacune datées du 1er juillet 1903 et enregistrées au nom des fiduciaires $1,000,000

Actions entièrement acquittées 500,000

Lake Superior Terminals Company, Limited. Des obligations payables en or, portant 5 p. 100 et numérotées de 1 à 9 inclusivement, garanties par un acte de fiducie en date du 28 décembre 1903, pour les montants respectifs suivants: les obligations numérotées 1, 2, 4 et 6 au montant de $100,000 chacune, celles numérotées 3, 5 et 7 au montant de $50,000 chacune, l'obligation numérotée 8 au oment de $300,000 et celle numérotée 9 au montant de $150,000 $1,000,000

4. Canadian Northern Telegraph Company.—Quatre obligations payables en or, portant 5 p. 100 et numérotées de 1 à 4 inclusivement au montant de $200,000 chacune payable le 30 juin 1930 $800,000

Actions entièrement acquittées 500,000

5. Winnipeg Land Company, Limited.—Trois obligations payables en or, de première hypothèque, portant 5 p. 100 et numérotées de 1 à 3 inclusivement, de la valeur nominale de $100,000 chacune, datées du 1er juillet 1903 et enregistrées au nom des fiduciaires $300,000

Actions entièrement acquittées 100,000

6. The Canadian Northern Coal and Ore Dock Company.—Une obligation payable en or, de première hypothèque numérotée 1 portant 5 p. 100 et payable le premier juin 1932, au montant de £77,054.15.11.. .. .. $375,000

7. The St. Boniface and Western Land Company.—Trois obligations payables en or, portant 5 p. 100 et numérotées de 1 à 3 inclusivement, payables le 1er juillet 1957, au montant de $250,000 chacune, enregistrées au nom de fiduciaires.. .. .. $750,000

Actions entièrement acquittées.. .. 250,000

8. The Edmonton and Slave Lake Railway Company.—Quatre obligations payables en or, de première hypothèque, portant 5 p. 100 et numérotées de 1 à 4 inclusivement, payables le 30 juin 1937, au montant de $100,000 chacune, et l'obligation numéro 5 au montant de $20,000.. $420,000

9. Canadian Northern Railway Express Company, Limited.—Trois obligations de première hypothèque payable en or, portant 4 p. 100 et numérotées de 1 à 3 inclusivement, payables le 1er décembre 1960, de la valeur nominale de $1,000,000 chacune, enregistrées au nom des fiduciaires.. .. .. $3,000,000

Actions entièrement acquittées.... 1,000,000

10. Canadian Northern Steamships, Limited.—Certificat numéro 2, débentures-actions de première hypothèque portant 5 p. 100, payables le 30 avril 1930, et enregistrées au nom de la National Trust Company, Limited.. £ 600,000

Actions entièrement acquittées. .. $2,000,000

11. Canadian Northern System Terminals, Limited.—Certificat numéro 1, débentures-actions et obligations de première hypothèque d'une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, soit l'équivalent de £1,438,356, garanti par un acte de fiducie à la National Trust Company, Limited, et à la British Empire Trust Company, Limited, daté du 5 juin 1912.. .. .. $7,000,000

Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre ne siège en comité pour étudier cette résolution, il est désirable de faire un exposé rapide de la situation en face de laquelle se trouve le pays à l'égard du chemin de fer Canadien du Nord et de donner une explication des propositions qui sont soumises à la Chambre.

Le Canadien du Nord a commencé en 1896 par la construction de 100 milles de chemin de fer dans l'ouest du Manitoba, en vertu d'une charte d'une compagnie connue sous le nom de Lake Manitoba Railway and Canal Co. L'entreprise de la construction de cette ligne avait été commencée en 1889 et ceux qui en avaient été les promoteurs avaient fait faillite d'une façon signalée. Sir William Mackenzie et sir Donald Mann achetèrent la charte de cette ligne et la construisirent pour l'exploiter en 1896. Par la suite, d'autres lignes ont été achetées de temps en temps, d'autres chartes furent obtenues et de nouveaux milles de voie furent construits, de telle sorte que le réseau s'étend actuellement dans toutes les provinces du Canada, sauf, je crois, dans le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard.

Le réseau est aujourd'hui exploité sur une longueur de 7,236 milles 51; il a aussi en construction, la ligne étant toute prête mais non exploitée, 1,542 milles 26; il y a des rampes terminées sans que la voie soit posée sur une largeur de 850 milles 52; il a des rampes non terminées, mais en construction, sur une longueur de 230 milles 08, ce qui, au total, donne une longueur d'environ 10,000 milles.

L'existence de ce chemin de fer comme ligne virtuelle transcontinentale a été reconnue par le Parlement, si je m'en souviens bien, vers 1903 ou 1904, et son existence réelle a été définitivement admise en 1911 par le chapitre 6 des Statuts de cette année. L'exposé suivant se trouve dans la loi qui accorde une certaine aide à la compagnie du chemin de fer Canadien du Nord:

Considérant que par suite de l'augmentation et du développement rapide de la production et du commerce de cette région du Canada, sise à l'ouest des Grands lacs, et de l'expansion rapide du commerce du Canada en général, il est de l'intérêt du Canada tout entier qu'il soit construit de l'océan Pacifique à la cité de Montréal une autre ligne de chemin de fer destinée à aider à l'échange direct et économique du trafic entre les parties est et ouest du Canada à ouvrir et développer certaines parties du Canada qui sont encore privées de chemin de fer, à encourager le commerce intérieur et étranger du Canada, à développer le commerce par des ports canadiens, et à procurer un échange de trafic d'entier parcours au réseau du chemin de fer de l'Etat, dans Québec, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard; et considérant que la ligne projetée de la Canada North Ontario Railway Company, s'étendant depuis Port-Arthur jusqu'à la cité de Montréal, fournira la portion non achevée de ladite ligne d'entier parcours située au nord et à l'est des Grands lacs.

La loi mentionnée en dernier lieu pourvoit à la garantie des obligations du Nord-Canadien, entre Montréal et Port-Arthur, une distance d'environ 1,000 milles, jusqu'à concurrence de $35,000 par mille. Le chapitre 7 des Statuts de 1912 garantit des obligations pour une somme égale, sur une ligne de 115 milles, dans la province d'Alberta, et allant jusqu'à la frontière de la Colombie-Anglaise. L'aide accordée à la compagnie, en terrains ou en argent, par le Gouvernement, par les gouvernements provinciaux ou par les municipalités est indiquée aux pages 10 et 13 du rapport imprimé qui a été déposé sur le bureau de la Chambre et distribué aux députés. Les mêmes documents font également voir que les obligations émises par le Nord-Canadien et les compagnies filiales, s'élèvent à $311,276,822.32. Sur cette émission totale, $58,042,248 ont été garantis par le Gouvernement fédérales et $76,850,203 par les gouverne-

ments provinciaux. La différence qui s'élève à $176,383,371, représente des obligations émises sans la garantie des gouvernements.

La partie la plus rémunératrice du réseau actuellement en exploitation, comprend les lignes entre Port-Arthur et Edmonton, et, comme nous le savons tous, ces lignes sont presque entièrement dans les trois provinces de l'Ouest. Cependant, elles ne donnent pas aujourd'hui les mêmes profits qu'on en retirerait si le réseau était prolongé d'un côté jusqu'au Pacifique et de l'autre jusqu'à Québec et Montréal. Ce double prolongement du réseau le mettrait en contact plus direct avec le fort trafic qui existe déjà et qui deviendra encore plus considérable bientôt; il porterait le réseau jusqu'au littoral du Pacifique et le relierait à l'autre extrémité, aux autres grands réseaux d'Ontario et de Québec et plus particulièrement avec les réseaux de l'Etat et du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la province de Québec et les Provinces maritimes.

Ce qu'on appelle le réseau du Nord-Canadien comprend la compagnie du Nord-Canadien, propriétaire des lignes dans les provinces de l'Ouest, et plusieurs compagnies filiales énumérées dans les annexes à la résolution. Les obligations de plusieurs de ces compagnies filiales ont été garanties par le Nord-Canadien, proprement dit, et font, par conséquent, partie des lignes possédées par le Nord-Canadien dans les provinces de l'Ouest et qui sont incontestablement les plus rémunératrices de tout le réseau; ces compagnies filiales ont donc un intérêt vital au parachèvement et à l'extension du réseau et au succès de toute l'entreprise.

Il devint évident, il y a quelques mois, que cette entreprise ne pourrait pas être menée à bonne fin sans une nouvelle aide. Diverses raisons ont contribué à rendre cette aide nécessaire, entre autres la crise financière qui se fait sentir depuis un an ou dix-huit mois, non seulement au Canada, mais aussi—ce qui est encore plus important dans le cas qui nous occupe—sur les grands marchés financiers du monde. Il devint tellement difficile de lancer les émissions autorisées et d'autres qui étaient projetées, que l'opération n'aurait pas pu être tentée sans les plus grands dangers. Ceux qui avaient jusqu'à ce moment dirigé cette entreprise et l'avait conduite au point où elle est aujourd'hui arrivée, et qui s'efforçaient de la mener à bonne fin, se trouvaient dans la position suivante: les dettes courantes, celles qui se rapportent plus directement à l'exploitation, avaient augmenté de $3,000,000, le chiffre normal, à environ $11,000,000. Une somme d'environ $11,000,000 due aux entrepreneurs, ne pouvait pas être payée. En plus, la compagnie Mackenzie & Mann, Limited, avait fourni $10,500,000 pour payer les comptes en souffrance des entrepreneurs. Dans ces circonstances, la compagnie a présenté au Gouvernement le bilan que l'on trouve à la page 10 du rapport imprimé, et ce bilan donne le chiffre des sommes nécessaires pour parachever le réseau. Je crois qu'il est à propos de donner lecture de ce bilan, pour que la Chambre soit bien au courant de la situation.

[M. Borden.]

Réseau du Nord-Canadien.

Sommes requises pour le compléter.

1.	C.N.P. Ry., section de la Colombie-Anglaise	$23,647,492
2.	C.N. Ry., ligne principale et embranchements en cours de construction	$15,042,896
3.	C.N.O. Ry., de Montréal à Port-Arthur et de Toronto à Ottawa	$8,251,891
4.	Canadian Northern Tunnel and Terminal Co., gare terminus de Montréal	$ 5,995,734
5.	Matériel roulant: matériel pour transcontinental et échéances exigibles, ayant trait à l'outillage	$27,441,086
6.	Améliorations: ballast, améliorations permanentes y compris des rails lourds, sur le restant du réseau	$10,000,000
		$100,379,099

Produits des obligations et valeurs qui seront émises pour payer les dépenses susdites et valeurs en fidéicommis pour la construction.

Canadian Northern Pacific Ry.: C.N.P. Ry.: Obligations, actions, et subventions à 4½ p. 100	$ 6,704,097
Nouvelles obligations	$ 4,854,500
C.N.Ry.: Produit de la vente des obligations en mains et sommes auxquelles la compagnie aura droit	$ 7,634,497
C.N.O.Ry.: Produit de la vente des obligations en mains et subventions à laquelle la compagnie aura droit	$16,788,822
Canadian Northern Tunnel and Terminal Co.: Produit de la vente des obligations.	$ 5,995,734
Matériel roulant, 4½ p. 100 débentures émises pour le matériel, à 4½ p. 100	$16,496,332
	58,473,982
Différence	$ 41,905,117

Il faut trouver cette somme de $41,905,117 pour achever le réseau et faire certaines

améliorations qui, me dit-on, seront absolument nécessaires, dans un avenir rapproché.

On se demandera peut-être pourquoi cette somme de $58,473,982 qui paraît disponible, n'est pas employée au parachèvement de la ligne. Cette question se pose naturellement et c'est la première chose que je me suis moi-même demandée. L'explication est bien simple; les subventions et les sommes provenant de la vente des obligations ne seront disponibles que lorsqu'on aura fait des dépenses suffisantes pour autoriser le ministre des Finances ou les fidéicommissaires à les payer. Les subventions et le produit des obligations ne sont payés qu'au fur et à mesure et dans la proportion des travaux exécutés, comparés au prix total du réseau. Pour cette ligne, comme pour toutes les autres qui sont construites au moyen de subventions et par la vente d'obligations et de garanties, il y a ce qu'on pourrait appeler un capital de construction; cela veut dire qu'il faut des capitaux pour commencer les travaux et qu'il faut nécessairement que certaines sommes aient été dépensées, pour que le produit de la vente des obligations et les subventions deviennent disponibles.

D'après ce que je comprends, voici comment l'on procède: d'abord, les ingénieurs du Gouvernement font l'inspection de la voie de temps à autre, et constatent quelles sommes ont été dépensées. Ils préparent aussi un état estimatif du coût de la voie quand elle sera terminée. Les subventions ne sont payées que dans la proportion que les dépenses faites représentent, dans le coût total; il en est de même pour le produit de la vente des obligations garanties par le Gouvernement; l'argent provenant de la vente de ces obligations est déposé entre les mains du ministre des Finances et receveur général. Il est payé de la même manière que les subventions, de sorte que lorsque la dernière subvention a été payée et que tout l'argent provenant de la vente des obligations a été remis à la compagnie, le réseau doit être parachevé.

Je me suis renseigné auprès des différents gouvernements provinciaux, au sujet des conditions auxquelles de l'aide a été accordée à cette compagnie. J'ai été informé que les gouvernements provinciaux suivent la même procédure que nous et que l'argent provenant de la vente des obligations est déposé entre les mains du trésorier provincial et que les paiements se font de la même manière qu'à Ottawa. On procède aussi à peu près de la même manière pour les obligations non garanties. L'argent provenant de la vente de ces obligations est versé entre les mains d'un fidéicommissaire nommé par les porteurs d'obligations et les paiements sont faits proportionnellement aux travaux exécutés.

Ainsi, bien qu'il y ait une somme de $58,473,982 provenant de la vente des obligations et des subventions et que cette somme paraisse disponible, la compagnie n'a pas fait suffisamment de travaux pour pouvoir exiger cet argent et elle ne peut pas employer cette somme à la construction du réseau tant que d'autres travaux n'auront pas été exécutés.

J'ai déjà dit que la crise financière est responsable en partie des embarras dans lesquels se trouve la compagnie et il faut aussi tenir compte du fait que les obligations dont elle pourrait disposer ne peuvent pas être mises sur le marché à un prix raisonnable. En plus de cela, il est incontestable que le coût du réseau a dépassé les prévisions et, après un minutieux examen, je me suis convaincu que cela doit être attribué à deux causes principales: la première, c'est que depuis cinq ou six ans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux a subi une hausse considérable, et la seconde, c'est que la compagnie a décidé de construire une voie d'un type bien supérieur à celui qui avait d'abord été arrêté.

La situation faite par le Gouvernement n'était pas sans offrir des difficultés. Le crédit du Dominion et celui des différentes provinces se trouvaient engagés pour des montants considérables, par suite de la garantie des obligations. On devait considérer—et c'est ce que nous avons fait—qu'en outre de tout cela le montant de $180,000,000 environ représentait les obligations non garanties; que cet argent avait été risqué dans cette entreprise par des gens qui pouvaient avoir été influencés, ce qui est certain, par le fait que ce réseau était reconnu comme étant un grand chemin de fer transcontinental canadien et, en outre, par le fait que ce réseau avait reçu une aide très substantielle, non seulement du Gouvernement fédéral, mais aussi des législatures provinciales, en subvention et en garantie d'intérêt. Mon attention a été frappée récemment par un article que le "Journal of Commerce", de Montréal, a publié, dans son numéro du 6 mai, et qui mérite de fixer l'attention, non seulement parce qu'un homme qui a occupé un poste éminent dans la vie publique du Canada,

durant plusieurs années, préside, suppose-t-on, à la rédaction de ce journal—je parle de l'honorable W. S. Fielding—mais encore parce qu'il est remarquable pour l'opinion qu'il exprime au sujet des devoirs du Gouvernement, quant au parachèvement de ce chemin de fer transcontinental. Je ne lirai pas l'article en entier, mais on pourrait avec raison en citer une partie à cette phase du débat:

Un grand nombre de membres des deux côtés de la Chambre partageait certainement l'opinion répandue partout que le Gouvernement fédéral et les législatures locales ont distribué de l'aide en deniers sonnants, en terres et en garanties aux compagnies de chemin de fer d'une main plutôt prodigue, et qu'il devrait y avoir un arrêt complet, sinon une halte quelconque, dans cette politique par trop généreuse. Il est bien naturel que les députés qui entretiennent ces vues soient portés à combattre toute nouvelle aide au Nord-Canadien. Mais il est un autre aspect de la question que tous ceux qui ont le moindre sens de leur responsabilité doivent étudier.

La politique d'aider aux chemins de fer suivies dans le passé, a-t-elle été trop généreuse? Les gouvernements, dans leur désir de fournir des avantages d'une voie ferrée en vue de la colonisation de l'Ouest, ont-ils agi avec trop de rapidité? Etait-il sage d'encourir le coût de la construction d'un troisième chemin de fer transcontinental, alors que le deuxième était loin d'être parachevé? Telles sont les questions qui peuvent prêter à une grande divergence d'opinion chez ceux qui tiennent compte des événements de ces dernières années. Mais ces divergences d'opinion ne devraient pas être accentuées au point de nous empêcher d'envisager comme il convient l'état de choses qui existe aujourd'hui.

Les affaires d'une grande compagnie de chemin de fer qui doit son existence à l'aide fournie par le Gouvernement et par le Parlement, se confondent avec les intérêts généraux du pays, et particulièrement avec le crédit publié sur les marchés monétaires de l'univers, et cela, au point qu'il devient impossible de les envisager comme des questions d'intérêt privé. Il fut un temps où le Pacifique-Canadien, malgré toute l'aide qu'il avait reçue, s'est trouvé dans une position critique. Le Gouvernement dut venir à son aide, et bien que son acte, en ce faisant, n'échapât point à la critique, ils sont rares, aujourd'hui, ceux qui osent dire qu'on a eu tort d'accorder cette aide. On fait observer, en ce moment, que, étant donnée l'augmentation considérable relevée dans le coût de la main-d'œuvre, dans celui des matériaux et des fournitures, les premières estimations du coût de la division que la compagnie construit ont été grandement dépassées et que, en conséquence, le Gouvernement devrait rendre cette aide plus grande en proportion. Le Nord-Canadien, sous un nom ou sous un autre nom, étend son champ d'opération dans presque toutes les provinces du Canada. Sa stabilité financière est une question d'importance pour un grand nombre de corporations et d'individus avec lesquels cette compagnie doit traiter et aussi pour les intérêts publics représentés par le Gouvernement fédéral et les législatures provinciales.

Permettre que cette compagnie manque de fonds et laisser les diverses autres lignes secondaires inachevées, ce serait une calamité nationale que celui qui a le sens juste de sa responsabilité ne saurait espérer sérieusement. La compagnie, si elle se trouve en difficulté, ainsi qu'on prétend qu'elle l'est, doit être secourue, et les seules questions qu'il faut étudier se rattachent à la forme que cette assistance doit prendre, à l'étendue de ce secours et aux moyens qu'il faut prendre pour protéger, autant que possible, le Canada, en retour du subside que celui-ci accordera.

Monsieur l'Orateur, il va sans dire qu'on a donné maints conseils au Gouvernement au sujet de l'attitude que ce dernier doit prendre dans les circonstances qu'on a rappelées. Je commence par poser une prémisse que tous les membres de cette Chambre accepteront, je crois, car elle ne veut pas qu'on laisse ce magnifique réseau inachevé. Laisser inachevée une voie ferrée pour la construction de laquelle on a dépensé tant d'argent provenant du Trésor fédéral et de celui de chacune des provinces du pays; laisser inachevée une voie ferrée dont la construction est protégée par la garantie financière, non seulement du Parlement fédéral, mais encore des gouvernements provinciaux; laisser inachevée une voie ferrée qui compte 2,000 à 2,500 milles de voies nécessaire pour relier tout le réseau non achevé, c'est là, il me semble, une proposition qui ne se recommande pas à l'approbation des membres de cette Chambre, sans distinction de parti. On nous a conseillé, toutefois, de permettre que cette compagnie liquidât ses affaires et réorganisât ses finances dans le dessein d'abaisser le montant des obligations non garanties. Je puis certainement avouer que jamais ce projet ne s'est favorablement recommandé à mon esprit; et je dis que, étant donné que le Canada se trouve aujourd'hui dans un état de progrès et de développement tel qu'il est absolument nécessaire que nous recourions presque continuellement aux marchés monétaires du monde, une économie de $30,000,000, de $40,000,000 ou de $50,000,000, si on ne pouvait la réaliser que par ce moyen, résulterait, en fin de compte, dans la perte de dix fois ce montant pour le pays, au point de vue du progrès et du développement possible du Canada. Il était évident, ainsi que je l'ai dit, que ce réseau ne pouvait rester inachevé. Il constitue une partie d'un grand système transcontinental projeté à son trafic, dans le cas des lignes en exploitation, s'est merveilleusement développé, au cours des six dernières années, spécialement dans les provinces de l'Ouest.

Laisser ce réseau inachevé serait retarder le progrès de ce pays d'une génération, au moins; et autant que je puis comprendre

la situation, même si le réseau était mis en liquidation, il ne pourrait être parachevé dans un délai raisonnable, à moins que ce pays ne vînt à son aide par quelque mesure semblable à celle-ci. Il nous a donc semblé que, grâce à des prescriptions opportunes et à des garanties convenables, il était non seulement désirable mais encore nécessaire pour le pays, en ce moment, d'accorder un secours suffisant pour le parachèvement de cette voie ferrée à une date prochaine.

Certains arguments invoqués contre toute assistance à ce chemin de fer se rattachaient aussi à la liaison de sir William Mackenzie, de sir Donald Mann à cette entreprise. L'entreprise qu'ils ont assumée, en 1896, et dont l'idée a été conçue, lors de la construction de 100 milles de chemin de fer, dans la province du Manitoba, s'est graduellement developpée pour devenir le projet de la construction d'un grand réseau transcontinental national. Je puis avouer qu'à mon avis il eût mieux valu, lorsque l'idée de cette entreprise se fixa définitivement dans l'esprit de sir William Mackenzie et dans celui de sir Donald Mann, que ces derniers possédant la plupart des actions ordinaires et le plus grand nombre des actions privilègiées, ce qui les rendait les seuls propriétaires de cet ouvrage presque—se fussent associés, au cours des années passées, des capitalistes puissants qu'il auraient pu convaincre de la grandeur de cette entreprise, ce qui aurait prévenu l'état de choses qui s'offre à vous, aujourd'hui. Je dis au Parlement simplement ce que j'ai déclaré à sir William Mackenzie et à sir Donald Mann, en des termes même plus positifs que ceux dont je me sers ici.

Mais il y a plus que cela. On a affirmé, dans la presse et dans les couloirs de cette Chambre, et on a proclamé à sons de trompettes, par tout le pays, que des montants considérables d'argent prélevés pour les fins de cette entreprise, au moyen des garanties fédérales et provinciales, et au moyen d'obligations non garanties, avaient été consacrés non à la fin pour laquelle on les avait prélevés, mais aux entreprises particulières de sir William Mackenzie et de sir Donald Mann.

Pas besoin de dire que si l'on constatait l'existence d'un état de choses semblable, le Gouvernement et le Parlement devraient immédiatement prendre les moyens de faire disparaître cette anomalie coûteuse. Et encore: on a allégué que sir William Mackenzie et sir Donald Mann, en leur qualité d'entrepreneurs chargés de l'exécution des travaux, avaient réalisé d'immenses profits de cette entreprise. Enfin, on a dit que l'argent prélevé, au moyen des garanties fédérales et provinciales, ou même sans garantie, avait été dépensé avec imprévoyance, sinon gaspillé. Nous avons cru qu'il était de notre devoir, dans les circonstances, de faire procéder à l'examen des livres et des états du réseau et, autant que cela était nécessaire, des autres livres et états, à seule fin de nous assurer s'il y avait ou non quelque vérité dans l'accusation d'après laquelle les fonds prélevés pour la construction de ce chemin de fer avaient été détournés au profit d'autres entreprises. Je dois dire que la preuve que nous avons obtenue de cet examen, de cette enquête et du rapport des experts comptables nommés par le Gouvernement, nous porte à conclure que pas un seul dollar de l'argent prélevé n'a été détourné par sir William Mackenzie et ni par sir Donald Mann au bénéfice d'aucune autre entreprise, ni consacré à aucune autre fin qu'à celle de la construction de ce chemin de fer. Nous avons également senti que nous devions nous enquérir—ce que nous avons fait—sur la question de savoir si des profits avaient été ou non reçus par Mackenzie-Mann, dans le cas de la construction, et si les deniers dépensés avaient été ou non employés avec prudence et à propos à l'exécution de cet ouvrage. Je crois que la somme du travail exécuté et que le montant dépensé à ce travail, lorsqu'on les compare avec les résultats obtenus, dans le cas d'entreprises semblables, soit en ce pays, soit aux Etats-Unis, nous porteraient raisonnablement à en arriver à la conclusion que l'argent a été dépensé avec prudence, à propos et sagement.

Pour ce qui est des bénéfices, j'ai déjà déposé le rapport des experts; il fait voir que MM. Mackenzie et Mann n'ont tiré aucun profit de la construction du réseau, qu'ils s'emploient depuis un certain nombre d'années à titre de constructeurs du Nord-Canadien; qu'à titre de rémunération des services qu'ils ont rendus jusqu'à présent ils n'ont reçu que des actions ordinaires; mais que, n'était la garantie que comporte le présent projet de résolution, ils seraient autorisés en droit à réclamer au réseau du Nord-Canadien, se fondant pour cela sur les calculs qui prévalent habituellement en pareils cas, le paiement de $15,000,000, de $20,000,000 ou peut-être même de $25,000,000 pour services rendus. J'appelle l'attention là-dessus, parce que je tiens à ce que la Chambre considère que ces deux hommes ont pour ainsi

dire exclusivement consacré dix-huit années de leur vie à l'exécution de cette entreprise qui occupe déjà une place importante parmi les moyens de transport de notre pays; et l'on admettra que dans l'accomplissement de la tâche qu'ils se sont assignée ils ont fait montre d'un talent, d'une énergie et d'une habileté qui, en pareil domaine, n'ont jamais été surpassés ni en ce pays ni ailleurs.

Outre le rapport des inspecteurs de la comptabilité, dont je viens de parler, nous avons la déclaration du contrôleur de la compagnie, M. Alfred James Mitchell, de Toronto, chargé de la vérification des comptes et registres du chemin de fer Nord-Canadien et de la Mackenzie & Mann Company, Limited; c'est une personne qui se trouve tout particulièrement en mesure de parler en parfaite connaissance des choses sur lesquelles porte sa déclaration, qui est ainsi conçue:

Dans l'affaire de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien et de Mackenzie, Mann and Company, Limited.

Je soussigné, Alfred James Mitchell, de la ville de Toronto, comté d'York, déclare ce qui suit:

Je suis contrôleur de Mackenzie, Mann and Company, Limited, et les faits ci-après relatés sont à ma connaissance.

Mackenzie, Mann and Company, Limited, se sont employés à titre d'entrepreneurs pour la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien dans la construction de certaines de ses lignes et de certaines lignes secondaires, ainsi qu'il est établi en l'annexe "A" ci-jointe.

Il n'est pas besoin que je donne lecture de l'annexe. (Lisant):

Pour ce qui est de la construction des dites lignes jusqu'à ce jour, je déclare que d'après ce que je sais et d'après les livres que je tiens à mon titre de contrôleur, ni Mackenzie, Mann and Company, Limited, ni aucune autre personne agissant en leur nom ou dans leur intérêt, n'ont ni directement ni indirectement touché de bénéfices ou de pourcentages d'entrepreneurs, sauf que certaines actions ordinaires et entièrement acquittées de la dite compagnie du chemin de fer Nord-Canadien et de ses lignes secondaires leur ont été attribuées à différents temps, la question du paiement de leurs services ou bénéfices devant être réglée plus tard.

Les sommes encaissées jusqu'au 31 décembre 1913 par Mackenzie, Mann and Company, Limited, du chef de la construction de voies ferrées comme susdit, se chiffrent, en tout, à deux cent vingt-trois millions quatre cent sept mille six cent quarante-un dollars et quatrevingt-dix-huit cents (223,407,641.98), et les sommes ainsi encaissées, Mackenzie, Mann and Company, Limited les ont entièrement payées pour les travaux de construction des dites lignes de chemin de fer, ce qui ne leur laisse d'autre bénéfice que les dites actions ordinaires.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant vraie en mon âme et conscience et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment en vertu de la loi de la preuve en Canada.

Déclaré devant moi en la ville d'Ottawa, comté de Carleton, ce vingt-unième jour d'avril mil neuf cent quatorze.

A. J. Mitchell.

Z. A. Lash,
Commissaire autorisé à recueillir les déclarations, etc.

Outre l'allégation dont j'ai parlé, on a prétendu que si sir William Mackenzie et sir Donald Mann n'ont réalisé de bénéfices ni individuellement ni sous la raison sociale de Mackenzie, Mann & Company, Limited, l'entreprise leur a permis d'en réaliser à leur titre de propriétaires ou d'actionnaires d'une compagnie de construction connue sous le nom de Northern Construction Company, et que c'est dans leurs rapports avec cette compagnie que réside le secret des bénéfices qu'on leur attribue. Le Gouvernement s'est procuré l'original d'une déclaration dont je déposerai copie sur le bureau de la Chambre, et qui est ainsi conçue:

Puissance du Canada, province d'Ontario, comté d'York, à savoir:

Dans l'affaire de la Northern Construction Company, Limited.

Nous, Alexander Robert Mann, de la ville de Vancouver, province de la Colombie-Anglaise; Archibald Mackenzie et Charles Cummings, tous deux de la ville de Winnipeg, province du Manitoba, déclarons individuellement et collectivement ce qui suit:

1. Nous sommes respectivement président, vice-président et secrétaire trésorier de la Northern Construction Company, Limited.

2. Nous sommes pleinement au fait de toutes les affaires de la dite compagnie.

3. Ni Mackenzie, Mann and Company, Limited, ni aucun actionnaire ou directeur de cette compagnie, ni sir William Mackenzie ni sir Donald Mann n'ont d'intérêt d'aucune sorte, ni directement ni indirectement, dans la Northern Construction Company, Limited, son capital-actions, ses biens ou les articles quelconques de son avoir, non plus que dans les bénéfices ou recettes provenant des opérations, entreprises ou ouvrages de la dite compagnie.

Et nous faisons cette déclaration solennelle la croyant vraie en notre âme et conscience et sachant qu'elle a la même force et le même effet que si elle était faite sous serment en vertu de la loi de la preuve en Canada.

A. R. Mann
A. Mackenzie
C. Cummings.

Déclaré devant moi en la ville de Toronto, comté d'York, ce neuvième jour de mai de l'an mil neuf cent quatorze.

Gerald Ruel,
Notaire de la province d'Ontario.

Il ne m'appartient pas de prendre ici, à un titre quelconque, la défense de Mackenzie, Mann et Compagnie, Limitée, de sir William Mackenzie ni de sir Donald Mann. La question que le Parlement est saisi, la question que nous sommes appelés à examiner et à discuter a plus d'importance que l'intérêt

de quelque particulier que ce soit. C'est une question nationale qui ne doit s'envisager qu'au seul point de vue national.

Il convient cependant de dire qu'on nous a fait remarquer que sir William Mackenzie et sir Donald Mann ont consacré à cette entreprise des biens considérables que, aux premières phases du développement de leur réseau, ils auraient pu, la loi le leur permettant, garder comme leur appartenant en propre. Je crois que la charte de la Lake Manitoba Railway and Canal Company est la première de celles qu'ils ont acquises; ce furent ensuite celles de la compagnie du chemin de fer de Winnipeg à la baie d'Hudson, de la Manitoba and Southern Railway Company et de peut-être encore certaines autres compagnies du Manitoba. Quand MM. Mackenzie et Mann en firent l'acquisition, ces chartes attendaient depuis une demi-douzaine d'années un possesseur; nul n'avait jamais osé se charger des entreprises de ces compagnies que MM. Mackenzie et Mann surent mener à bonne fin.

Ceux des membres de la Chambre qui sont au fait de ces sortes de choses savent parfaitement que les chartes en question comportaient de fortes subventions en terres, et qu'il était loisible à tout citoyen du Canada qui s'en serait senti le goût de les acquérir et, en construisant ces lignes de chemin de fer, de devenir possesseur des terres octroyées à titre de subvention. Ayant acquis les chartes et construit les voies ferrées, MM. Mackenzie et Mann sont devenus possesseurs de vastes domaines d'une superficie de plus de quatre millions d'acres. A l'époque où elles furent octroyées, ces terres n'avaient pour ainsi dire aucune valeur, et on n'aurait probablement pas pu trouver à les vendre; mais avec le temps et par suite du développement et du progrès du pays, elles ont fini par acquérir une valeur réelle, une valeur vraiment considérable.

Ces terres que la loi leur permettait de garder comme leur appartenant en propre, MM. Mackenzie et Mann, rendons-leur cet hommage, les ont entièrement consacrées au succès de cette entreprise, à l'exception de 100,000 acres. Ce que l'on a déjà vendu de ces terres a rapporté une somme de plus de $17,000,000 qui a été portée à l'actif du Nord-Canadien. La vente de ce qui en reste rapportera, au prix courant, $12,000,000 ou même davantage. Il convient donc de dire à leur louange que ces hommes qui avaient le droit de garder ces terres et, ayant acquis une grande fortune, de cesser de s'occuper de la construction de voies ferrées, ont eu l'ambition de doter le pays d'un grand transcontinental et ont consacré à l'exécution de cette entreprise les $29,000,000 provenant de la vente des terres que leur avait acquises la construction des trois lignes de chemins de fer que j'ai mentionnées.

Au début, l'objet, l'ambition de ces deux hommes, c'était sans doute d'amasser une grande fortune dans la construction des chemins de fer; ils ne songeaient aucunement à construire le grand réseau transcontinental qui est aujourd'hui presque entièrement terminé. Il me semble cependant que leur manière d'agir indique que depuis de longues années ils ne songent pas uniquement à gagner une grande fortune dans cette entreprise, mais qu'ils ont aussi l'ambition d'établir une ligne transcontinentale de chemin de fer destinée à devenir l'un des puissants facteurs du développement du pays.

Cette idée d'établir un transcontinental appelle une autre observation. On a dit en ma présence que si ces deux hommes s'étaient contentés d'étendre leur réseau dans les trois provinces de l'Ouest au lieu de le prolonger plus loin vers l'est, ils auraient aujourd'hui un groupe de lignes dont l'exploitation serait fort rémunératrice et rendrait de très réels services au pays. Je considère qu'il n'est que juste de dire à la Chambre que ce qui les porta à prolonger leur réseau vers l'est, c'est qu'à l'époque où le projet du Grand-Tronc-Pacifique n'était pas encore lancé, il existait dans l'est du Canada un chemin de fer, le Grand-Tronc, qui n'avait pas de raccordements dans l'Ouest et avec lequel ils étaient en mesure d'effectuer une entente au sujet de l'échange du trafic à des conditions satisfaisantes.

Mais, quand le projet du Grand-Tronc-Pacifique a été présenté, ils se sont trouvés en face de cette situation: lutter contre la concurrence de deux grands réseaux de chemins de fer ayant des débouchés dans l'est comme dans l'ouest du Canada. La compagnie se trouvait donc isolée dans son exploitation, elle se trouvait dans une position inférieure et elle pouvait être ruinée. Du moment que le second transcontinental était lancé de cette manière, la compagnie croyait, à tort ou à raison, qu'il était pour elle dans la nature des choses de pousser ses lignes vers l'est du Canada.

Nous avons dû aller au fond de la question des recettes et des dépenses futures, soit pour des améliorations soit pour autre chose, parce que ces améliorations deve-

naient absolument nécessaires même quand le réseau se trouverait achevé. Les expectatives de la compagnie au point de vue des recettes, une fois le réseau terminé, figurent à la page 14 des documents imprimés et, sur la même page, on voit un état des recettes de la compagnie durant l'année financière écoulée. En considérant la possibilité pour le réseau de se créer un pouvoir de recettes suffisant pour faire face à ses dépenses fixes totales, nous avons demandé l'avis d'experts en exploitation et en trafic de l'Intercolonial. Il est évident que la capacité de recettes du réseau dépendra du progrès et du développement du pays comme des dépenses futures pour l'amélioration des lignes et de leur trafic.

Bien qu'il soit possible que les espérances de la compagnie, espérances qui sont très optimistes, ne se réalisent pas, on ne doit pas oublier toutefois que le réseau possède actuellement une puissance de recettes égales à celle que possédait le Pacifique-Canadien en 1911, et que si le pays se développe dans l'avenir comme il s'est développé par le passé—ce dont nous ne pouvons raisonnablement douter—la puissance de recettes de la compagnie s'accroîtra proportionnellement. De plus, nous sommes informés que les lignes de Montréal à Port-Arthur et d'Edmonton au Pacifique sont de la plus haute qualité et qu'elles ne se prêteront à une exploitation peu coûteuse.

Le motif principal qui nous a influencés et nous a fait déposer ces propositions devant la Chambre, c'est la nécessité d'achever le réseau.

Nous avons compris que la mise en liquidation entraînerait des délais longs et sérieux dans le parachèvement de l'entreprise et retarderait considérablement le développement du pays. Nous avons compris que cette liquidation entraînerait des frais coûteux, non seulement pour le trésor fédéral mais pour ceux des provinces. Nous avons compris que de vastes sommes se montant à plusieurs millions étaient dues aux entrepreneurs, sous-traitants, marchands, fournisseurs et ouvriers de tout le Canada. Et nous avons surtout compris qu'une confiance raisonnable dans le développement futur du pays nous porterait à croire que l'entreprise peut se terminer d'une manière satisfaisante.

On a insinué que les propositions que nous soumettons ne contiennent pas de dispositions satisfaisantes pour le paiement des entrepreneurs et des ouvriers.

En ce qui regarde la main-d'œuvre, les dispositions du chapitre 98 des Statuts refondus du Canada y pourvoient amplement. En ce qui regarde les résolutions proposées, bien que je n'aie pas l'intention d'argumenter sur ce point dans le moment, je puis attirer l'attention des honorables députés sur le fait que l'article 6 de la résolution qui dit que les sommes à être prélevées au moyen des valeurs garanties, seront disponibles comme le Gouverneur en conseil l'approuvera; et nous verrons à ce que tous les entrepreneurs, fournisseurs et autres à qui des sommes sont dues, soient amplement protégés jusqu'au parachèvement du réseau.

Une fois terminé, le réseau aura une dette d'environ $40,000 du mille et des dépenses fixes de $1,600 du mille, chiffres qui se comparent avantageusement avec ceux des autres lignes de ce pays ou des Etats-Unis. Si les conditions l'avaient permis, il n'y a pas de doute qu'il eut mieux valu organiser une nouvelle corporation qui eut pris les biens et les entreprises des diverses compagnies qui forment le réseau. Toutefois, à cause des méthodes financières adoptées par la compagnie dans le passé, de la diversité des valeurs émises et pour d'autres raisons semblables, nous sommes convaincus qu'il eut été impossible d'accomplir ce changement à l'heure actuelle. Néanmoins, nous avons exigé, autant qu'il était praticable de le faire, que toutes les lignes composant le réseau fussent amenées sous une seule direction et soit en quelque sorte amalgamées.

La méthode adoptée atteint ce but dans son effet tout en n'affectant pas la priorité des charges ou privilèges créés par le passé, et qui pourront éventuellement, en vertu d'une entente de remboursement, être ordonnés de façon à permettre de confier la propriété entière des lignes à une seule corporation. Je dirai que sur ce point le Gouvernement a pris bien soin de s'assurer que toutes les valeurs qui pouvaient être utilisables par suite de la fusion ont viron $145,000,000. Le capital total du réverses compagnies se chiffre à $138,500,000, et le capital supplémentaire proposé, le capital supplémentaire projeté de la gare terminus Montreal et du Nord-Canadien du Manitoba porterait cette somme à environ $145,000,000. Le capital total du réseau a été réduit à 100 millions par la méthode suivante: le capital de toutes les compagnies filiales et constitutives, que j'appellerais les compagnies associées, a été transporté au chemin de fer Nord-Canadien; et le capital de cette compagnie a été fixé à 100 millions. Toute émission supplémentaire d'actions est interdite aux diverses com-

pagnies. L'émission projetée de 45 millions doit être faite par le Nord-Canadien, la compagnie-mère à laquelle le capital de toutes les compagnies associées doit être transporté, et le Gouvernement doit être protégé contre toute responsabilité sur cette garantie par les valeurs suivantes:

1. Une hypothèque sur l'entreprise, la propriété, l'actif et les revenus du Nord-Canadien, qui comporte environ 5,350 milles s'étendant entre Port-Arthur et Edmonton, et comprend de nombreux embranchements dans les provinces de l'Ouest.

2. Une hypothèque ou privilège sur les propriétés et les biens des compagnies associées, jusqu'à concurrence de la somme à laquelle l'argent obtenu par les valeurs garanties pourra être réalisée et payée pour la construction ou l'amélioration de leurs entreprises respectives.

3. Une hypothèque ou privilège sur les actions des compagnies alliées actuellement transportées au Nord-Canadien.

4. Un privilège sur toutes les valeurs énumérées dans le deuxième inventaire, et un premier lien sur le chemin de fer Brockville et Westport, un petit réseau d'environ 45 milles.

5. Un privilège sur la faculté de rachat de Mackenzie, Mann and Company, Limited, sur $10,000,000 d'actions, et $10,000,000 d'obligations premier rang de la Canadian Northern Town Properties, Limited.

Des explications plus étendues pourront être données plus tard sur la valeur de ces titres. Nous les considérons très avantageuses. En plus de 21 millions qu'on doit sur la construction, le Nord-Canadien et ses compagnies associées ont assumé des responsabilités jusqu'à concurrence de $20,703,865, comme il est indiqué à la page 112 des documents déposés, sur les emprunts temporaires garantis par le dépot ou l'engagement des valeurs qui ne sont pas actuellement vendables à prix raisonnable.

Le quatrième article de la résolution prescrit que les conventions ou engagements considérés satisfaisants par le Gouvernement seront donnés par Mackenzie et Mann, Limited; que ces emprunts seront payés, et qu'aucune procédure ne sera prise sur ce point contre le Nord-Canadien et ses compagnies associées. Notre opinion à ce sujet est que nous garantissons pour $45,000,000 de valeurs conformément au mémoire que j'ai lu à la Chambre au début de mes remarques, pour assurer l'achèvement de ce réseau. Lorsque nous avons découvert que ces emprunts étaient en suspens au point susdit, jusqu'à tel point en suspens qu'ils étaient garantis simplement par l'engagement de certaines obligations et débentures, nous avons stipulé que ces emprunts temporaires devraient être à charge à Mackenzie et Mann, et non pas au pays, et que les revenus produit des $45,000,000 de valeurs garanties devraient être disponibles pour terminer la voie et non pas affectés au paiement de ces emprunts temporaires.

On a découvert qu'en plus de cette dette, la dette courante du Nord-Canadien et les compagnies associées, dont la somme normale devrait être d'environ 3,000,000 de dollars, s'est élevée à $10,408,128.30. Le Gouvernement a exigé une stipulation, qu'on trouvera dans le cinquième article de la résolution; qu'il faudra que Mackenzie et Mann, et Mackenzie et Mann Limited donnent des garanties à la satisfaction du Gouvernement, non pas seulement leur propre engagement, mais telle autre valeur que le Gouvrnement pourra juger à propos de demander pour que cette dette soit réduite dans le cours d'une année à la somme normale ou somme ordinaire courante à faire déterminer par le ministre, et qu'entre temps, aucune procédure ne sera prise contre la compagnie pour le remboursement de cette dette. La remise de telles garanties ou valeurs au sujet des emprunts temporaires et de la dette courante deviennent des conditions antérieures à toute garantie donnée par le Gouvernement.

Nous avons aussi pourvu par l'article 9 que les livres, rapports et autres archives du Nord-Canadien et de chacune des compagnies constituantes doivent être en tout temps accessibles et ouverts à l'inspection à des personnes compétentes nommées par le Gouvernement. En rapport avec cette disposition et pour une raison semblable, nous avons réservé au Gouvernement le droit de nommer un directeur du Nord-Canadien, et un directeur des compagnies, et le Gouvernement aura le pouvoir de changer le directeur et d'en nommer un autre à sa place. Ce directeur aura le pouvoir de convoquer des assemblées de directeurs ou d'actionnaires en tout temps, et de cette façon nous croyons que le Gouvernement sera tenu pleinement renseigné et au courant des propositions de l'administration et des conditions de l'entreprise.

Pour plus de sauvegarde, nous avons pourvu aussi que la compagnie sera tenue, dans un délai ne dépassant pas cinq mois, après la clôture de chaque exercice financier, de fournir au Gouvernement un bilan montrant la situation financière du réseau du Nord-Canadien pour l'année alors terminée.

Vu que le Nord-Canadien a pris depuis longtemps le rang d'un chemin de fer transcontinental, nous considérons qu'il est important que toutes les compagnies dont les lignes sont comprises dans son réseau soient soumises à la juridiction du Parlement du Canada, ainsi qu'à celle de la commission du chemin de fer. Ceci a été accompli par l'article 15 du bill qui suivra cette résolution. Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) a conseillé ce plan lorsque le Parlement a discuté l'année dernière certaines propositions relativement a cette compagnie. Nous avons cru qu'il était désirable d'insérer cette disposition non seulement à l'égard de la compagnie dont il parlait à cette époque, et qui était la seule dont il était question alors, mais à toutes les compagnies qui ne sont pas présentement soumises à la juridiction du Parlement fédéral et qui constituent le réseau du Nord-Canadien.

Le Gouvernement a cru qu'il était désirable dans l'intérêt public et pour les raisons déjà exposées de ne pas laisser mettre le chemin en liquidation. Néanmoins, vu que les présentes propositions vont imposer une dette considérable au pays, nous avons pensé qu'il était raisonnable que le peuple qui prête son crédit pour l'achevèment de cette entreprise, participât directement dans les profits et avantages qui en résulteront, si elle est menée à bonne fin. Conséquemment, en fixant le capital-actions total du réseau du Nord-Canadien a $100,000,000 nous avons exigé que $40,000,000 de ce capital devînt la propriété absolue du Gouvernement en fidéicommis pour le peuple du Canada, qui participera ainsi dans toute valeur que le réseau pourra acquérir par suite du progrès et du développement du pays. Je ne crains pas de dire que personne dans cette Chambre ni dans le pays niera que le peuple du Canada, en venant en aide à cette entreprise dans les circonstances actuelles, n'a pas raisonnablement droit à la rémunération que nous demandons dans ces propositions et sur laquelle nous entendons insister. Le capital-actions de tout le réseau lorsque les négociations ont été commencées était approximativement de $145,000,000 dont $138,000,000 étaient au nom de l'Etat. En considération de l'aide que nous accordons à l'entreprise, ce capital a été réduit à $100,000,000 dont $60,000,000 seront détenus par les anciens propriétaires et $40,00,000 par l'Etat.

Les actions de Mackenzie et Mann ont été ainsi diminuées de $68,000,000 et celles de l'Etat portées à $33,000,000. Le fait de permettre la liquidation de ce réseau aurait non seulement fait un tort considérable au crédit de toutes les entreprises canadiennes et du Canada lui-même pendant plusieurs années, mais aurait retardé pour bien longtemps l'achèvement de l'entreprise.

M. MACDONALD: Avant que le très honorable premier ministre passe à un autre sujet, j'aimerais qu'il nous expliquât l'effet du paragraphe 1er de l'article 12 de la convention relativement à l'émission de nouvelles obligations pour obtenir un revenu.

M. BORDEN: J'ai omis de mentionner cela, parce que nous pourrons discuter cette question, de même que la plupart des détails, plus aisément en comité général, Voici comment je comprends la chose: au nombre des valeurs garanties émises par Mackenzie et Mann, Limited il y avait pour $25,000,000 d'obligations en titres au porteur convertibles. Dans le cas d'une liquidation, ces titres auraient été garantis par le réseau mais, ainsi que je comprends la chose, l'intérêt payable sur ces actions n'était pas garanti, excepté dans le cas où les directeurs déclareraient que le revenu n'a pas été gagné. Si, par exemple, il était déclaré que le revenu n'a pas été garanti pendant une certaine période, alors ce revenu pour cette période ne serait pas recouvrable par les porteurs des obligations, en d'autres mots elles ne sont pas cumulatives. Vingt-cinq millions de dollars d'obligations de ce genre ont été émises avec faculté durant une certaine période, de les échanger pour des actions ordinaires. Il y a dans ces résolutions une disposition que mon honorable ami a mentionné à l'effet que si ceux qui sont en possession des $25,000,000 aujourd'hui des obligations convertibles désiraient faire cet échange, alors la compagnie pourra émettre ces actions ordinaires pour la somme requise, et dans ce cas-là un montant semblable d'obligations convertibles disparaîtront.

M. MACDONALD: En plus des $100,000,000?

M. BORDEN: En plus des $100,000,000; c'est un changement de forme. Si ceux qui possèdent ces titres le désirent, ils peuvent, pendant une certaine période que la compagnie du Nord-Canadien a l'intention de prolonger, les échanger pour des actions ordinaires. Ce sera tout simplement un échange, la substitution d'une série d'actions pour d'autres déjà existantes.

M. CARVELL: Est-ce que ces $25,000,000 d'obligations convertibles sont comprises

dans les valeurs garanties déjà émises, mentionnées à la page 32 et dont le chiffre est de $312,000,000?

M. BORDEN: Le solliciteur général m'informe qu'elles y sont comprises. A propos de l'importance de terminer promptement le réseau, je doit dire que j'ai reçu des lettres dont quelques-unes ont été déposées sur le bureau de la Chambre, et il serait peut-être bon que je les lise maintenant. Ces lettres viennent des premiers ministres de quatre provinces. La première par ordre de date est celle de l'honorable George H. Murray, premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, et est ainsi conçu:

Halifax (N.-E.), 14 mars 1914.

Hon. R. L. Borden,
Premier ministre.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse se rend compte que le chemin de fer canadien du Nord a contribué considérablement au développement des chemins de fer dans cette province, où il a présentemtnt plus de 400 milles de voies en exploitation. Nous comprenons que ce développement de voies ferrées n'aurait pu avoir lieu sans l'esprit d'entreprise de cette compagnie, et la province, en acceptant ses valeurs garanties pour des sommes considérables, est vitalement intéressée dans son succès. Le gouvernement croit que toute aide raisonnable que pourrait accorder le gouvernement fédéral au Nord-Canadien, sans nuire à l'intérêt public, serait une politique acceptable à notre population comme elle aiderait au crédit de la province.

(Signé): G. H. Murray.

Il y a ensuite un télégramme de sir Richard McBride, conçu en ces termes:

Victoria (C.-A.), 16 mars 1914.

Très hon. R. L. Borden,
Premier ministre,
Ottawa, Ont.

Les journaux rapportent que vous avez dit qu'aucune entente n'avait été conclue avec le Nord-Canadien. Vous aimerez peut-être a apprendre que les travaux de cette compagnie depuis l'Alberta jusqu'à la côte et l'ile Vancouver, sont d'une nature extrêmement satisfaisante. La ligne principale depuis la passe de Yellow-Head jusqu'à la côte est une œuvre de construction magnifique, et on m'informe que c'est la plus belle voie du continent, et ayant les rampes les plus faciles. La compagnie a bien exécuté les travaux; la plate-forme de la voie et les rails et ponts en acier sont de première classe. La dépense jusqu'à ce jour dépasse $3,600,000 et les engagements pris avec le gouvernement provincial bien remplis. Considérant tout l'entreprise comme étant d'une importance nationale, je n'hésite pas à dire que si l'aide que l'on vous demande facilite l'établissement immédiat d'un service transcontinental de première classe, et est basée sur des raisons justes et équitables, il y aura alors ample justification de lui accorder cette assistance. Le Nord-Canadien coûte approximativement $70,000 par mille dans la Colombie-Anglaise. La province a ajouté pendant cette session une subvention additionnelle de $10,000 par mille aux $35,000 par mille accordés en premier lieu pour la ligne principale. Cette subvention et celle de $12,000 du Gouvernement fédéral mises ensemble laissent encore une balance de $23,000 à laquelle il faudra ajouter, d'après l'expérience du passé, une autre somme considérable pour terminer complètement le réseau et le mettre en état de donner un service de premier ordre.

(Signé): R. McBride.

La lettre suivante est de l'honorable J. A. Calder, premier ministre intérimaire de la province de Québec, écrite à Ottawa le 17 avril 1914.

Cher monsieur Borden:

Comme j'ai appris que l'on n'attend pas votre retour à Ottawa avant lundi ou mardi, et comme je dois partir pour l'Ouest vendredi, je n'aurai pas, je le regrette, une autre occasion de discuter avec vous la question d'une aide additionnelle au Nord-Canadien par le Gouvernement fédéral. Depuis notre dernière conférence, j'ai beaucoup réfléchi, et je désire vous communiquer brièvement la conclusion à laquelle je suis arrivée.

Ainsi que je comprends la situation, cette compagnie a demandé à votre Gouvernement une aide additionnelle en se basant principalement, sinon entièrement, sur le fait que cette aide est nécessaire pour lui permettre de compléter et d'exploiter sa ligne principale dans la Colombie-Anglaise et à l'est de Port-Arthur, ce qui donnerait conséquemment le débouché nécessaire à son réseau de lignes secondaires qu'elle a construites dans les prairies.

Au sujet de la nécessité de l'aide demandée, je n'ai pas d'opinion a offrir, vu que je ne connais pas les faits.

D'un autre côté, cependant, il me semble impossible qu'il y ait divergence d'opinion sur la question de savoir s'il conviendrait de faire achever à la compagnie, aussitôt que possible, ses lignes directes, surtout si l'on considère que les ports d'écoulement de l'Est et de l'Ouest pour les produits des prairies ont été dotés d'un ample outillage dont on aura bientôt achevé l'installation.

Je vous ai déjà dit ce que je pensais de l'absolue nécessité de construire immédiatement de nouveaux embranchements dans la Saskatchewan. Mon opinion vient d'être confirmée par une décision de la commission des chemins de fer au sujet des tarifs de transport dans l'Ouest. La commission étudie la question à fond, et l'on pourra trouver ses raisons et ses conclusions dans son rapprot.

Envisageant la question à ce point de vue, il me semble donc que si, faute d'aide supplémentaire de la part du Gouvernement fédéral, le Nord-Canadien se voit obligé de restreindre ou de différer le développement de ses embranchements à cause de l'énormité de ses entreprises concernant ses lignes directes, l'ouest du Canada en souffrira gravement.

Il y a des milliers de colons qui attendent patiemment, depuis des années, la construction de ces embranchements, et il serait excessivement malheureux, dans les circonstances actuelles, qu'elle fût encore retardée.

En somme, il me paraît que non seulement l'Ouest, mais le Canada tout entier est intéressé au rapide parachèvement des lignes directes du Nord-Canadien comme à la construction de ces embranchements dont la nécessité se fait si vivement sentir dans des régions importantes qui n'ont pas encore toutes les commodités que les chemins de fer devraient leur fournir. Par conséquent, si, après mûr examen de la part de votre Gouvernement, il est reconnu que la compagnie en question doit né-

cessairement obtenir du pouvoir fédéral de l'aide supplémentaire pour être en état de mener à bonne fin les entreprises dans lesquelles elle-même et le pays se sont engagés, il me semble qu'il n'y a qu'une chose à faire: accorder l'assistance nécessaire.

Votre tout dévoué,
(Signé): J. A. Calder.

Il y a aussi un télégramme de l'honorable A. L. Sifton, premier ministre de l'Alberta. Il est en date du 20 mars 1914 et est conçu en ces termes:

Paris, 20 mars 1914.

Borden, premier ministre,
Ottawa, Canada.

Vu l'état financier actuel, conseillerais garantie fédérale avec sauvegarde suffisante pour assurer parachèvement et exploitation ligne principale Nord-Canadien. Parachèvement à courte échéance favoriserait grandement prospérité des colons établis le long des embranchements actuels ou projetés dans l'Alberta et l'Ouest en général.

(Signé): Arthur L. Sifton.

J'ai dit que, pour les raisons déjà indiquées, il ne fallait pas permettre la mise en liquidation de la compagnie. Cependant, l'Etat pourra être appelé, plus tard, à intervenir, en vertu d'une disposition qui l'y autorise dans le cas où la compagnie manquerait de racheter les obligations qu'elle et ses compagnies constituantes ont données et qu'il s'agit maintenant de garantir. L'Etat pourra et devra alors intervenir sans retard, fermement et sommairement. Cette négligence dont la compagnie serait coupable est définie dans l'article 21 du projet de résolution, et dans l'article 22 et les suivants il est dit que, dans ce cas, l'exécutif pourra, après avoir donné l'avis qu'il jugera à propos de donner, déclarer vacantes les charges des directeurs du Nord-Canadien ou de toute compagnie constituante, et nommer un nouveau conseil ou de nouveaux conseils auquel ou auxquels ils conférera des pouvoirs extraordinaires, y compris celui de créer des valeurs supplémentaires, de faire des arrangements avec les détenteurs de valeurs déjà émises et de transférer, avec ou sans compensation, le réseau du Nord-Canadien ou n'importe quelle partie d'icelui (sujet aux charges qui existeront alors) à la corporation que le Parlement canadien aura instituée à cette fin.

L'article 24 dit que si le Parlement canadien l'y autorise, l'exécutif pourra, dans ce même cas, déclarer absolument éteint et périmé l'intérêt que Mackenzie et Mann auront eu dans le chemin de fer du Nord-Canadien, et que tout ce qui restera de leurs propriétés et de leur actif, déduction faite du passif, sera attribué à la couronne pour le bénéfice du peuple canadien.

[M. Borden.]

Si, comme on le craint en certains quartiers, le construction complète du réseau ne peut être menée à bonne fin avec l'aide maintenant accordée, le Gouvernement et le Parlement canadiens pourront intervenir plus facilement qu'ils ne le pourraient à présent. En effet, nous consacrons d'abord une certaine somme au parachèvement immédiat du réseau, et si le chemin n'est pas ainsi parachevé au moyen de cette aide, le peuple, par son Gouvernement et son Parlement, pourra s'emparer de toute l'affaire et parachever lui-même, pour son propre bénéfice, le dit réseau qui sera un des plus grands réseaux de chemins de fer transcontinentaux du Canada.

Il convient de signaler à la Chambre certains articles de la convention, entre autres l'abandon de toute réclamation contre le Nord-Canadien pour profits sur les travaux pour commissions ou pour autres considérations. L'article qui s'y rapporte et qui est très important, se trouve à la page 20 du Feuilleton. Il est conçu en ces termes:

Qu'en aucun temps, les entrepreneurs...

Y compris Mackenzie et Mann comme société et Mackenzie et Mann individuellement.

... n'exigeront ou ne s'efforceront d'exiger du Canadian-Northern, ou de l'une quelconque des compagnies constituantes ou subsidiaires, des profits d'entrepreneurs, des commissions, ou autres sommes, se rattachant directement ou indirectement à tout contrat, ou à toute entente, convention ou stipulation d'aucune sorte, jusqu'ici ou ci-après consentis, par lesquels ou en vertu desquels ils, ou l'un ou plusieurs d'entre eux, peuvent maintenant ou ci-après avoir droit de recevoir du Canadian-Northern, ou de quelqu'une des compagnies constituantes ou subsidiaires des profits de construction quelconques, se rattachant à des travaux entrepris jusqu'à cette date, ou à titre de montant à recevoir pour le transfert des biens, droits ou privilèges déjà transférés ou devant être en vertu des alinéas (*a*) et (*b*) de la présente clause, ou pour commission ou rémunération se rattachant à des services rendus pour le prélèvement des fonds, ou pour tous autres services rendus jusqu'ici, et les entrepreneurs et chacun d'eux renoncent à toutes ces réclamations et s'en désistent complètement par les présentes.

Nous avons tenu à cette disposition, parce que si convaincus que nous fussions et soyons encore de la légalité de la très forte créance que pouvaient avoir Mackenzie et Mann contre le Nord-Canadien et les compagnies constituantes, il était tout juste qu'ils consentissent à la renonciation mentionnée dans cet article à cause des nombreuses actions ordinaires qu'ils ont ac-

quises et de l'aide que le pays accorde aujourd'hui à l'entreprise.

Il est dit, en outre, dans la convention, que les transports confiés directement au Nord-Canadien ou aux compagnies constituantes seront effectués par voies canadiennes s'ils sont à destination de localités canadiennes, et vers des ports canadiens s'ils sont à destination de localités étrangères, et que les tarifs d'entier parcours ne seront pas plus élevés que s'ils étaient dirigés sur les ports des Etats-Unis. Cette disposition, acceptée par le Nord-Canadien, est absolue, car nous avons pas inséré, comme nous l'avions fait dans une autre circonstance, les mots: "à moins qu'il ne soit autrement acheminé par l'expéditeur".

Il existe aussi une disposition permettant l'échange du trafic avec l'Intercolonial, subordément aux arrangements déjà en vigueur, et accordant des droits de circulation sur le Nord-Canadien aux conditions qui auront été acceptées et fixées par la commission des chemins de fer.

J'arrive maintenant à l'état financier que le Nord-Canadien a présenté et que les auditeurs du Gouvernement ont vérifié. Je commencerai par donner une courte explication sur un certain point. Il appert, aux pages 32 et 33, que le montant des obligations échues est de $311,276,822.32. Dans une autre partie du document imprimé, les experts le fixent à $312,000,000 ou un peu plus. Pour parler plus au long de cette différence apparente, j'attendrai que nous soyons arrivés à ce chapitre de la convention. Le total du produit de ces valeurs, tel qu'il appert à la page 33 des documents imprimés, est de $246,768,389.16. La différence entre ces deux sommes se compose des item suivants:

1. Valeurs employées directement à l'achat de l'outillage (l'item 17, page 30, fait voir qu'on a dépensé pour l'outillage $23,746,000).

2. Valeurs non vendues mais livrées pour l'achat d'autres lignes; valeurs qui ne représentent pas d'argent versé à aucun fidéicommissaire ni à Mackenzie and Mann, Limited.

3. Valeurs non vendues mais livrées pour l'acquisition d'hypothèques prises antérieurement sur des lignes achetées.

4. L'escompte, c'est-à-dire la différence entre le montant réalisé et la valeur au pair.

J'ai déjà fourni une explication au sujet du paiement de subventions et de produit de valeurs. J'avais l'intention de la réitérer ici, mais je crois avoir défini assez clairement la situation. On voit, à la page 26 des documents imprimés, que les recettes totales de la compagnie Mackenzie et Mann, se sont élevées à $223,467,641.98. Cette somme se compose des item que voici:

Touché pour les travaux de construction	$164,422,303 78
Valeurs pour matériel roulant	32,811,467 87
Terrains du Halifax and South-Western	175,090 11
Obligations du Halifax and South-Western	675,000 000
Subventions	25,323,780 22

D'après ce qu'il en appert à la page 28, Mackenzie, Mann and Company, Limited ont dépensé en tout $223,670,169.24.

Otez de cette somme celle de $223,407,641.98 plus haut mentionnée, et l'on verra qu'il reste $21,262,527.26, laquelle dernière somme est représentée en partie par des montants dus à des entrepreneurs et en parti par des fonds que Mackenzie and Mann and Company, Limited ont touché pour travaux de construction. Les détails de cette somme se trouvent à la page 42, et l'on trouvera à la page 15 des renseignements complets sur les montants additionnels requis pour travaux de construction de même que sur le coût approximatif des améliorations. Je ne sache pas qu'il me reste rien de plus à dire dans le moment, sur la partie financière de l'entreprise. Je n'ai pas besoin d'assurer la Chambre que les propositions présentement soumises au Parlement ont été étudiées avec tout le soin voulu et que nous les soumettons avec confiance. C'est notre ferme conviction que les intérêts du public se trouvent entièrement protégés, mais, s'il était possible de les sauvegarder d'une manière plus effective encore, c'est avec plaisir que nous prendrons en considération tout moyen que l'on nous suggérera. Les engagements que forme le Canada dans son désir d'aider les lignes transcontinentales sont considérables. Je ne m'arrêterai point à en considérer la sagesse, vu que le moment pour le faire est passé. L'écroulement de cette entreprise serait, cela n'est pas douteux, une calamité nationale. Il n'est pas mauvais non plus d'ajouter qu'une abstention de notre part serait une honte pour le pays. Il faut que l'entreprise marche, mais il y avait à considérer s'il était de l'intérêt du public de lui venir en aide, et c'est ce qui a été fait. Chaque dollar des fonds à recueillir au moyen des valeurs que nous nous proposons de garantir servira à l'acquittement des dettes actuelles du Nord-Canadien et à l'achèvement de son réseau. Si l'attente de ceux qui croient à la

réussite de l'entreprise est trompée, la chose a été prévue, et l'Etat est mis à même de procéder sommairement à une prise de possession de la ligne; le réseau entier passera aux mains d'une autre compagnie constituée dans ce but ou le peuple en deviendra lui-même le propriétaire. Si d'un autre côté, l'entreprise répond à notre attente, le pays y aura acquis un intérêt des deux cinquièmes en retour d'une garantie de 45 millions. Le réseau du Nord-Canadien a dans le moment une recette équivalente à celle du Pacifique-Canadien en 1901. Nous espérons tous avec confiance; mieux que cela, nous croyons que d'ici à douze ans les progrès du Canada ne seront pas moindres que ceux dont il a été favorisé depuis 1901. Cela étant, on peut raisonnablement prévoir que, pour toute subvention et toute garantie données à ce réseau, le pays sera amplement récompensé du subside proposé dans ces résolutions, par la compensation qu'il reçoit maintenant de la compagnie.

Il peut n'être pas inutile de se souvenir qu'une semblable politique appliquée il y a trente ans, lors de l'assistance accordée au Pacifique-Canadien, aurait amplement compensé les sacrifices que le pays a faits dans le temps en faveur de cette grande entreprise. De même aujourd'hui, notre confiance au progrès et au développement futurs du Canada nous incite à croire que, pour l'aide maintenant proposée, le pays reçoit un équivalent qui, dans les années à venir, fera plus que compenser, non seulement la garantie qu'il donne, mais toute autre aide accordée à cette entreprise et, dans les deux cas, le pays aura assuré la construction d'un superbe transcontinental.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, en prenant la parole pour exprimer sur la résolution que l'on a présentée à la Chambre, mon opinion et celle de mes collègues de la gauche, j'espère que l'on ne me considérera pas comme faisant une vaine vantardise si je dis que c'est notre ferme propos d'aborder cette question dans un esprit aussi dégagé qu'il est possible de toutes considérations d'intérêt de parti, lesquelles considérations ne sont jamais absolument exemptes de passion, et de donner à cette très importante affaire l'attention qu'elle mérite en soi et en soi seulement.

Je confesserai bien tout de suite que dès longtemps j'ai cru que ce pays avait besoin de trois lignes transcontinentales, et, bien que cette théorie ait été controversée dans cette Chambre et au dehors, jamais je n'ai eu aucune raison de changer d'avis. Les Américains ont trois chemins de fer transcontinentaux: l'Union-Pacific, qui est le plus ancien, le Great-Northern et le Southern-Pacific, et ces trois lignes sont à peine suffisantes pour répondre aux besoins de l'énorme trafic qu'elles ont à effctuer. Ce n'est certes pas une vanterie de dire qu'en perspective notre contrée de l'Ouest est certainement égale, sinon supérieure, à l'ouest de la république américaine. Non pas pour le tout, mais pour la plus grande partie du territoire américain à l'ouest du Mississipi, c'est un désert stérile qui est et restera toujours improductif, tandis qu'à l'ouset du lac Supérieur, chaque pouce de notre territoire est non sulement cultivable, mais fertile, et non seulement fertile, mais fertile comme le sont peu d'autres pays. Pour ma part, je puis dire que j'ai toujours favorisé les efforts de nos deux concitoyens dont les noms ont été plusieurs fois mentionnés par mon honorable ami et qui se sont longtemps appliquées à la tâche de ceindre le continent d'une autre bande d'acier. Le Gouvernement précédent n'a pas été lent à s'intéresser à l'entreprise et à l'encourager de son mieux. Les débuts du réseau de voies ferrées qui en ce moment font l'objet de notre examen ont certainement été bien modestes, et je doute que les auteurs du projet, sir William Mackenzie et sir Donald Mann, aient eux-mêmes songé à l'époque que leur entreprise atteindrait les proportions où elle est parvenue. Comme l'a dit mon très honorable ami, c'est en 1896 que MM. Mackenzie et Mann se sont mis à construire des chemins de fer.

La chose leur fait grandement honneur, vu que c'était une entreprise à laquelle personne à cette époque n'osait prêter des fonds. Avec l'aide du gouvernement de la province de Manitoba, ils ont commencé la construction d'une petite ligne de chemin de fer, sur laquelle se sont embranchées vers l'est et vers l'ouest d'autres lignes En 1899, ou vers ce temps-là, après notre arrivée au pouvoir, nous avons demandé au Parlement de les aider à étendre jusqu'au lac Supérieur le réseau alors en exploitation au Manitoba. Si je me souviens bien, nous leur avons donné en argent $6,400 par mille pour ce tronçon de voie. Plus tard, en 1903, nous avons engagé le Parlement à leur accorder une garantie de $13,000 par mille pour une ligne de chemin de fer qui du Manitoba irait à Edmonton. Plus tard en-

core, en 1908, nous avons prié le Parlement de leur donner une autre garantie d'obligations, afin d'assurer la construction de plusieurs embranchements qui alimenteraient la ligne dans les provinces de l'Ouest. En 1911, comme l'a expliqué mon très honorable ami, on estima que le réseau ne serait pas complet s'il ne s'étendait vers l'Est jusqu'au Saint-Laurent et, dans la suite, jusqu'au Provinces maritimes, c'est-à-dire à moins d'en faire un transcontinental, et nous avons cette année-là demandé au Parlement d'encourager l'établissement d'une ligne de Port-Arthur à Montréal par une garantie des obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de $25,000 par mille. Arrivés au pouvoir, nos adversaires ont continué la politique que nous avions inaugurée, et, en 1912, on demandait au Parlement d'accorder à la compagnie une subvention de $35,000 par mille pour une ligne allant de Saint-Albert aux limites de la province de la Colombie-Anglaise, savoir: 115 milles.

Ils ont aussi demandé au Parlement et obtenu une subvention en espèce de $12,000 par mille pour une ligne de 125 milles dans la Colombie-Anglaise. Pour des raisons que j'expliquerai tout à l'heure, nous n'avons pas, ceux qui m'entourent et moi, aidé au vote de cette dernière subvention. De nouveau l'année dernière, le Gouvernement a tendu la main à la compagnie et le Parlement lui a accordé une subvention en argent de $12,000 par mille, c'est-à-dire, $10,920,000, pour un chemin de 910 milles de parcours entre Ottawa et Port-Arthur et aussi une subvention de $12,000 par mille, soit $3,120,000, pour une ligne de 260 milles allant depuis Edmonton jusqu'aux confins de la Colombie-Anglaise; en tout, $14,040,000. Ainsi, depuis que le cabinet actuel est entré en fonctions, il a été donné à cette entreprise une somme de $24,365,000, sur laquelle 4 millions seulement sous forme de garantie, et $20,040,000 en deniers comptants.

Lorsque l'année dernière mon très honorable ami a sollicité en faveur de l'entreprise la bienvaillance du Parlement, il a énoncé son opinion—je ne dirai pas conviction, mais son opinion bien arrêtée, ou plutôt celle des promoteurs de l'entreprise, MM. Mackenzie et Mann—qu'avec l'aide que nous leur donnions alors ils seraient en état de compléter leur réseau par les emprunts qu'ils pourraient faire ailleurs. Malheureusement, comme on le sait, ces téméraires espérances ne se sont pas réalisées, et les voici encore une fois devant nous pour de nouvelles libéralités, afin, comme ils le disent, de leur permettre d'achever leur réseau.

Un bruit qui court dans les couloirs de cette Chambre, dans les clubs, dans la rue, dans tous les journaux du pays tend à faire croire que le Nord-Canadien a financièrement échoué, que les propriétaires de la ligne ne peuvent aller plus loin; bien plus, qu'ils doivent aux entrepreneurs, aux fournisseurs, aux banques, des millions et des millions exigibles. Il a été dit pareillement qu'à moins de leur venir en aide nous étions menacés d'une crise financière. On nous a représenté que la situation était à peu près la même qu'en 1884, quand les promoteurs du Pacifique-Canadien vinrent demander au Parlement un prêt de 30 millions pour l'acquittement de dettes auxquelles ils étaient incapables de faire face, et, par là, éviter une crise financière. Si, monsieur l'Orateur, ces bruits qui, tous les jours, viennent à nos oreilles presque depuis l'ouverture de la session il y a quatre mois, étaient fondés; s'il était vrai que les finances de la compagnie sont dans un état tel qu'il lui est impossible de faire face à ses obligations, s'il est vrai que son crédit est épuisé et qu'à moins de lui venir en aide il se peut qu'un danger grave menace quelqu'un de nos établissements financiers, entraînant dans sa chute d'autres établissements moins solides, la situation serait bien différente de ce que dit mon très honorable ami.

Si la situation était la même aujourd'hui qu'elle l'était en 1884, comme nous nous y attendions, si les promoteurs de l'entreprise nous avaient représenté qu'ils étaient pour le moment financièrement embarrassés, que, par suite des conditions du marché monétaire, il ne leur était possible de rien réaliser de plus sur les obligations entre leurs mains, et que, si nous ne venions à leur aide, nous aurions peut-être à faire face à une crise financière, pour ma part j'aurais été porté à conseiller de faire exactement ce que le Parlement a fait en 1884: leur avancer les fonds, afin d'éviter une crise financière. Mais, monsieur l'Orateur, telle n'est pas la situation aujourd'hui. Tel n'est pas l'état de choses que nous représentent les promoteurs de l'entreprise, MM. Mackenzie et Mann. Ils ne se disent nullement hors d'état de faire face à leurs obligations. Ils promettent, au contraire, et c'est ce qui se trouve stipulé dans le projet de résolution,—mon très honorable ami vient d'y insister,—que les fonds à être prélevés sur la garantie de-

mandée par eux ne seront pas appliqués à solder leurs obligations, mais à un tout autre objet. En effet, lorsque le texte du projet de résolution fut déposé sur le bureau ces jours derniers, une communication émanant du Gouvernement parut dans les journaux ministériels, et on pouvait y lire ce qui suit:

Vu que la compagnie, outre les sommes dues aux entrepreneurs, qui sont très fortes à l'heure actuelle, est endettée d'à peu près 14 millions d'emprunts temporaires obtenue sur la garantie d'obligations qui n'ont pas été vendues, et qui jusqu'ici n'ont pas été vendables à un chiffre acceptable, et comme la compagnie est de plus grevée d'une dette flottante d'entre 10 et 11 millions, le Gouvernement a stipulé que Mackenzie and Mann, Limited, donneront une garantie absolument suffisante que, tant ces emprunts temporaires, que la dette flottante, seront remboursés par eux sans recours aucun aux fonds qui doivent être prélevés au moyen des obligations garanties pour le parachèvement de l'entreprise.

Il est donc très clair que pas un seul sou des fonds à être prélevés sur la garantie du Gouvernement doit être appliqué à solder les engagements de MM. Mackenzie et Mann ou du Nord-Canadien au moment actuel. Même le projet de résolution dont la Chambre est saisie le constate en toutes lettres. Qu'on me permette de donner lecture encore une fois des alinéas que mon très honorable ami a lus à la Chambre et qui font voir que les fonds prélevés sur notre garantie ne seront nullement appliqués à solder les engagements anciens. Les articles 4 et 5 sont ainsi conçus:

4. Qu'il est convenu et stipulé à la satisfaction du Gouverneur en conseil que tous les prêts temporaires impayés faits au Canadian-Northern ou à quelqu'une de ses compagnies constituantes ou subsidiaires et garantis par le dépôt ou le nantissement de valeurs, seront remboursés à même le produit de ces valeurs données en dépôt ou en nantissement lorsqu'elles seront vendues ou qu'il en sera disposé, et que nulle poursuite ne sera dans l'intervalle intentée contre le Canadian-Northern ou contre toute autre desdites compagnies pour le recouvrement de ces prêts temporaires.

5. Que les entrepreneurs conviennent et s'engagent et doivent de toute autre manière convenir et s'engager à la satisfaction du Gouverneur en conseil à ce que la dette courante du Canadian-Northern et desdites compagnies constituantes et subsidiaires sera dans un délai d'un an à compter de l'adoption des présentes résolutions, réduite à la somme normale ou ordinaire courante à être déterminée par le ministre, et dans l'intervalle toute dette courante autre que celle qui peut donner lieu à un litige de bonne foi, sera payée ou réglée de telle manière qu'aucune procédure pour en faire effectuer le paiement ne soit prise ou adoptée.

Notez la différence entre le texte que je viens de citer et celui qui a été communiqué aux journaux. D'après le document communiqué à la presse, des garanties devaient être données au Gouvernement. Maintenant il ne s'agit plus de garantie, mais simplement d'un engagement qu'on doit prendre envers le Gouvernement d'après lequel MM. Mackenzie et Mann, le Nord-Canadien, les débiteurs, quels qu'ils soient, ne seront pas pressés par leurs créanciers. C'est-à-dire qu'ils s'engagent à payer leurs créanciers, ou d'obtenir d'eux des assurances satisfaisantes qu'ils ne seront pas pressés; en d'autres termes, qu'il leur sera accordé une prorogation de délais. Je ne saisis pas bien le sens de ce projet de résolution. Si les débiteurs, ceux qui doivent cet argent, quels qu'ils soient, la société Mackenzie et Mann, ou le Nord-Canadien, ou aucune des compagnies affiliées, sont à même de convenir avec le Gouvernement que leurs créanciers ne les presseront pas, ils doivent être à même de conclure cet arrangement directement avec leurs créanciers. Je ne comprends pas qu'ils puissent conclure pareille convention avec le Gouvernement sans le conclure aussi avec leurs créanciers; et s'ils la concluent avec leurs créanciers, je ne vois pas qu'il soit nécessaire de la conclure avec le Gouvernement. Mais cela montre clairement que les fonds qui doivent être prélevés au moyen de la vente des obligations ne doivent pas être appliqués à solder les engagements anciens.

Cela nous amène à l'examen de la raison pour laquelle le Parlement est appelé à affecter cette somme de 45 millions. Pour le moment, je ne me propose pas d'entrer très avant dans l'examen de cette question, mais je me propose de faire part à la Chambre en terme très nets des raisons pour lesquelles nous membres de la gauche nous jugeons ce projet de résolution inacceptable. Si le dessein du Gouvernement en demandant ce crédit de 45 millions n'est pas de permettre à la compagnie de se libérer de ses engagements actuels, si elle doit rester grevée du fardeau dont elle est actuellement obérée, et dont elle ne peut se décharger, pourquoi donc nous demande-t-on de fournir cette garantie? La fin que l'on se propose est indiquée dans le préambule du projet de résolution soumis à la Chambre:

Considérant que la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, ci-après nommée "Canadian-Northern", a exposé que les diverses compagnies énoncées dans la première annexe faisait suite aux présentes résolutions, et leurs chemins de fer et entreprises, matériel, outil-

lage, actif et propriétés ont pour but de constituer un réseau de chemin de fer transcontinental devant être nommé le "Réseau du Canadian-Northern", et que le Canadian-Northern désire s'assurer la haute main sur ledit réseau, grâce à l'acquisition réelle ou effective de la plus grande partie des actions du capital social desdites compagnies, et qu'il possède ou détient maintenant les actions ou la plupart des actions du capital social de certaines desdites compagnies, et que les diverses compagnies désirent qu'on leur vienne en aide pour leur permettre d'achever la construction et de compléter l'outillage des travaux et entreprises du réseau du Canadian-Northern et pour l'amélioration de ce réseau.

Ainsi donc, suivant le texte que je viens de citer, la fin principale du Gouvernement en demandant ce crédit est de réunir les diverses compagnies qui sont déjà la propriété de Mackenzie et Mann. S'il en est ainsi, je n'y vois pas une raison suffisante pour nous engager à voter ces 45 millions; et si telle n'est pas la fin que l'on se propose, je dis qu'on devrait nous dire la vérité, toute la vérité et rien que la vérité. Au reste, il y a autre chose. On nous dit que ces compagnies doivent être fondues en un seul réseau transcontinental, et c'est là une mesure que j'approuve; mais je dis que le présent projet de résolution ne saurait avoir l'effet en question.

Le réseau, tel qu'il est actuellement constitué, comprend vingt-huit compagnies distinctes. Lorsque ce projet de résolution aura été adopté, et lorsque le texte de loi fondé sur ce projet aura reçu la sanction du Gouverneur général,—si cela doit arriver,—il existera toujours vingt-huit compagnies distinctes comme à l'heure actuelle. Pourquoi donc? Mon honorable ami nous a déclaré, il y a un instant, que le capital social de vingt-sept de ces compagnies doit aller à une compagnie sous la direction de Mackenzie et Mann. C'est peut-être ce qu'on se propose. J'ai entendu, il y a un instant, mon honorable ami déclarer que le capital-actions doit être réduit à 100 millions. Je dis que si telle est la fin que l'on se propose, ce n'est pas ce que dit le projet de résolution dont la Chambre est saisie. Au contraire aux termes du projet de résolution qui nous est soumis, les vingt-huit compagnies restent distinctes. Le capital-actions de vingt-sept compagnies est transféré à la vingt-huitième, c'est possible; mais les vingt-huit compagnies restent debout. Quelle en est la raison? Si vous transférez le capital-actions de vingt-sept compagnies à une seule compagnie, pourquoi ne pas les faire disparaître tout à fait? Je le répète, si l'on se propose de réduire le capital-actions de ces vingt-huit compagnies à 100 millions, ce n'est pas ce qu'exprime le texte du projet de résolution, et il y aurait lieu de le modifier en conséquence. Qu'on me permette d'attirer l'attention de mon très honorable ami là-dessus. J'ignore qui a rédigé ce texte, mais son auteur, quel qu'il soit, n'a pas fidèlement exprimé le dessein du Gouvernement, tel qu'il nous a été exposé par mon très honorable ami cet après-midi. Prenez les termes mêmes du projet de résolution qui paraît avoir été préparé avec soin :

Dans les résolutions suivantes, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente:

"Réseau du Canadian-Northern" signifie le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires.

"Canadian-Northern" signifie la Canadian-Northern Railway Company.

"Compagnies constituantes" signifie celles des compagnies mentionnées dans la première annexe de la présente loi et telles autres compagnies que le Gouverneur en conseil pourra à l'avenir déclarer être comprises dans le réseau du Canadian-Northern, et qui possèdent ou exploitent des chemins de fer, des têtes de lignes, des ponts ou autres installations de chemins de fer.

"Compagnies subsidiaires" signifie celles des compagnies mentionnées dans la dite annexe et telles autres compagnies que le Gouverneur en conseil pourra à l'avenir déclarer être comprise dans le réseau du Canadian-Northern, et qui ne possèdent pas ni n'exploitent des chemins de fer, des têtes de lignes, des ponts ou autres installations de chemins de fer.

La distinction entre "compagnies constituantes" et "compagnies subsidiaires" est très nette, et il n'était peut-être pas nécessaire de donner une définition pour faire comprendre ce qu'on voulait dire. J'appelle ces compagnies "filiales", qu'elles soient constituantes ou qu'elles soient subsidiaires; elles sont virtuellement de même nature. Je signale à l'attention de mon très honorable ami l'article 12, qui est ainsi conçu:

Que le capital social du Canadian-Northern est fixé à la somme de cent millions de dollars, sauf augmentation seulement par le Parlement du Canada;

Qu'est-ce que le "Canadian-Northern"? Le Canadian-Northern n'est pas le réseau du Canadian-Northern; le Canadian-Northern est une compagnie à laquelle d'autres compagnies sont affiliées, et son capital-actions est fixé à $100,000,000. Je dis que cette somme de 100 millions ne saurait comprendre le capital-actions des compagnies filiales, car ce n'est pas ce que dit le texte.

Mais ce n'est pas tout. Je me reporte au traité, dont l'article 8 est ainsi conçu :

Que subordonnément aux dispositions de la loi basée sur les présentes résolutions toutes sommes payées par Sa Majesté en vertu d'une

garantie quelconque donnée sous le régime des présentes dispositions doivent être considérées comme devant être payées à la décharge de la responsabilité de Sa Majesté, et non pas à la décharge de la responsabilité du Canadian-Northern en vertu des valeurs garanties ou en vertu du nouvel acte fiduciaire; et les sommes ainsi payées doivent être considérées comme encore protégées par les valeurs garanties et le nouvel acte fiduciaire, et Sa Majesté doit être subrogée à tous les droits des porteurs des valeurs garanties, dont l'intérêt ou le principal a été payé par Sa Majesté, et Sa Majesté par rapport aux sommes ainsi payées, doit être sous tous rapports dans la position des porteurs de valeurs au sujet desquelles il y aura défaut de paiement, jusqu'à concurrence des sommes payées par Sa Majesté.

En conséquence, si le capital-actions des compagnies filiales doit être transféré au Nord-Canadien, on se trouve à lui céder une somme d'environ $100,000,000. Il y a encore autre chose. En vertu de l'article 2, alinéa 8, comme garanties pour les $45,000,000 que nous avançons à Mackenzie et Mann, nous recevons une hypothèque ou privilège spécifique sur les actions énumérées dans la première partie de la seconde annexe, c'est-à-dire, sur les actions des compagnies filiales. Si donc nous obtenons une hypothèque sur les actions des compagnies filiales, on ne peut assurément pas prétendre que les actions de ces compagnies filiales sont oblitérées. Cela est clair comme le jour.

Mais il y a plus. Nous recevons également une hypothèque sur ces actions, mais une partie des actions de 10 de ces compagnies filiales se trouve hypothéquée en faveur de divers créanciers du Nord-Canadien jusqu'à concurrence de $18,000,000. Devons-nous comprendre que vous oblitérez les actions de ces compagnies qui servent déjà à protéger les droits des créanciers, qui ont avancé de l'argent en escomptant la garantie qu'elles leur offraient? Voilà la situation dans laquelle nous nous trouvons, et alors, il est très important que nous sachions exactement où nous en sommes.

Si c'est l'intention du Gouvernement de créer un réseau transcontinental, pourquoi a-t-on laissé subsister l'identité de ces compagnies? Pourquoi n'a-t-on pas oblitéré entièrement les actions de ces compagnies? Et si vous les faites disparaître, il n'en subsiste plus rien, si ce n'est le conseil d'administration. Voilà pourquoi, je dis à mon très honorable ami que, si c'est là le but qu'il avait en vue, on devra modifier très soigneusement cette résolution, mais c'est là un point que nous devrons examiner un peu plus tard.

Il existe encore un autre aspect à cette question. Si c'est l'intention du Gouvernement d'oblitérer les actions de toutes ces compagnies et de les fusionner en une seule. Je dois insister afin que cette intention soit mentionnée dans l'acte, et alors, au lieu de vingt-huit compagnies, nous n'en aurons plus qu'une seule. Puisque l'on affirme que les actions que représentaient ces vingt-huit compagnies sont oblitérées, je demande à celui qui prendra la parole après moi, tout à l'heure, d'expliquer à la Chambre comment il se fait que nous conservions leur identité à ces vingt-huit compagnies, qui ne doivent pas disparaître, qui conservent leurs pouvoirs hypothécaires et qui possèdent encore l'autorité nécessaire à l'accomplissement de certains actes. Je déclare que c'est là une prétention ridicule. L'article 18 stipule:

Que, sans restreindre aucun pouvoir actuellement possédé, il est par les présentes décrété que toute compagnie constituante, qui est maintenant ou qui pourra subséquemment être soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, pourra, sous l'empire de la loi des chemins de fer, se fusionner avec l'une ou l'autre des compagnies constituantes qui sont actuellement ou qui pourront subséquemment être soumises à la dite autorité législative, ou qui, si elles n'y sont pas soumises, possèdent maintenant ou pourront subséquemment posséder le pouvoir d'opérer cette fusion.

Examinons un peu ce que veut dire cette clause. On stipule que le capital, par exemple, de la compagnie du Nord-Canadien du Pacifique sera la propriété de la compagnie du Nord-Canadien, ce qui revient à dire: Mackenzie et Mann. On y déclare de plus que le capital du Nord-Canadien d'Alberta deviendra la propriété des mêmes financiers, et par conséquent, vous décrétez que MM. Mackenzie et Mann, qui représentent la compagnie du Nord-Canadien du Pacifique, peuvent négocier en vue d'amener une fusion avec MM. Mackenzie et Mann représentants de la compagnie du Nord-Canadien d'Alberta. Si vous avez le pouvoir de fusionner ces compagnies, pourquoi ne pas opérer cette fusion de suite, afin que la chose soit claire une fois pour toutes? Je ne comprends pas, je dois l'avouer, où l'on veut en venir, en ne rendant pas plus clairs les termes de cette convention. Si vous voulez doter le pays d'un nouveau chemin de fer transcontinental, selon que vous le prétendez, pourquoi alors ne pas le faire du moment que vous en avez le pouvoir?

Mais cette convention contient une disposition d'une nature encore plus sérieuse que celle que je viens de mentionner. Quelles sont les garanties que l'on nous offre à propos de ce fardeau de $45,000,000 dont l'on nous demande de charger l'Etat au bénéfice de Mackenzie et Mann? Je ne crains

pas d'affirmer que l'hypothèque qui nous est donnée en garantie est tout à fait illusoire. Est-ce que je me sers d'une expression trop énergique? Examinons la situation. Voici les garanties que nous recevons en retour du fardeau de $45,000,000 dont l'on nous demande de changer l'Etat au bénéfice de la compagnie du Nord-Canadien.

En premier lieu, on nous accorde, selon que le déclare la résolution, une première hypothèque ou privilège fixe et spécifique, actions des compagnies filiales, et sur les énumérées dans la première partie. On nous dit maintenant que nous allons obtenir une hypothèque sur le capital et les actions des compagnies filiales et, cependant, on a prétendu, il n'y a qu'un moment, que toutes les actions de ces compagnies doivent être oblitérées. Ces compagnies représentent un capital de $81,000,000, et l'on prétend que ce capital sera entièrement oblitéré. Alors qu'adviendra-t-il de notre hypothèque sur ce capital? Je serais très heureux d'avoir des explications à ce sujet, mais pour moi, je prétends que c'est là une garantie tout à fait illusoire, même dans le cas où il consisterait quelque chose de ces compagnies, et que les actions ne seraient pas toutes oblitérées, quelle valeur auraient-elles sur le marché, à l'heure actuelle? Il est évidemment impossible de faire des pronostics à ce sujet; mais ce que je sais bien, c'est que ces actions, qui sont censés avoir une valeur nominale de $81,000,000, aux termes de la convention, sont grevées d'une hypothèque bien réelle de $18,000,000. Voilà la véritable situation.

Quelle autre garantie recevons-nous ensuite? On nous accorde une hypothèque ou privilège spécifique et flottant sur l'entreprise du Nord-Canadien et ses propriétés, son actif, ses loyers et revenus, ses droits, pouvoirs et privilèges présents et à venir.

A première vue, il semblerait que nous possédons une hypothèque sur la voie et sur les recettes du réseau, et c'est une bonne valeur, je l'admets. Mais il ne faut pas perdre de vue que cette même entreprise est grevée, à l'heure actuelle, d'une hypothèque de $312,000,000.

Y a-t-il un honorable député siégeant à la droits de l'Orateur qui croie que cette seconde hypothèque, sur une entreprise déjà grevée d'une première hypothèque de $312,000,000, ait une grande valeur pour le Trésor? Mais si nous entreprenions de faire valoir les droits qui nous sont conférés par cette hypothèque, il nous faudrait commencer par payer cette énorme créance de $312,000,000. C'est là le résultat le plus clair de l'hypothèque que nous obtenons sur les propriétés du Nord-Canadien.

On s'est servi de l'argument suivant: mais c'est vous-mêmes qui avez avancé l'argent pour cette entreprise. C'est vrai, mais, chaque fois, nous avons toujours eu soin de nous faire consentir une première hypothèque. En 1903, lorsque nous avons avancé une certaine somme par mille, pour la construction du chemin de fer du Manitoba à Edmonton, nous nous sommes fait consentir une première hypothèque sur cette partie du réseau, et cette hypothèque est garantie; elle vaut de l'or. En 1908, lorsque nous avons fourni les fonds pour assurer la construction d'une autre partie du réseau, nous avons également obtenu une première hypothèque sur cette portion de la voie ferrée que l'on devait édifier grâce à notre argent, et nous eûmes bien soin de nous faire consentir une seconde hypothèque sur toute l'entreprise. En 1911, lorsque nous avons garanti les obligations du Nord-Canadien jusqu'à concurrence de $35,000 par mille, pour la construction du chemin de fer de Port-Arthur à Montréal, nous nous sommes fait consentir une première hypothèque sur cette partie du réseau, puis nous avons également obtenu une seconde hypothèque sur l'entreprise tout entière. J'irai même jusqu'à affirmer que cette seconde hypothèque est parfaitement valable, bien qu'elle n'offre pas la même garantie que la première. Aux termes de cette résolution, nous obtenons une hypothèque générale sur tout le réseau, mais nous n'avons pas la même garantie sur les propriétés des compagnies filiales. Il se trouvera peut-être quelqu'un pour me dire que je fais erreur à ce sujet,—que nous obtenons une hypothèque sur les propriétés des compagnies filiales, en garantie de ces $45,000,000, mais je prétends le contraire. Nous détenons une hypothèque sur les propriétés de la compagnie du Nord-Canadien, mais non pas sur les propriétés des vingt-huit compagnies filiales, et cela je n'hésite pas à l'affirmer.

La clause 11 aussi contient une disposition tout à fait extraordinaire, à savoir que de cet emprunt de $45,000,000 pour le prélèvement duquel nous engageons le crédit du Canada, la partie qui servira à l'exploitation de n'importe laquelle de ces compagnies filiales, par exemple, la compagnie du Nord-Canadien d'Alberta, la compagnie du Nord-Canadien du Manitoba, la compagnie du Nord-Canadien de la Saskatchewan et la compagnie du Nord-Canadien d'Onta-

rio, sera garantie non pas sur toute l'entreprise, mais sur cette partie particulière de l'entreprise. Je ne saisis pas bien, je dois l'avouer, le but de cette disposition, mais elle est en toutes lettres dans le projet de résolution.

On prétend dans l'exposé des motifs du projet, que le but que l'on se propose, c'est de créer un chemin de fer transcontinental, et que nous faisons tout simplement une avance de $45,000,000 à l'entreprise. Si c'est là le but que l'on vise, je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas obtenir une hypothèque sur l'entreprise toute entière, au lieu de sur une partie seulement. Nous devrions posséder des garanties non seulement sur les propriétés du Nord-Canadien, mais aussi sur celles du Nord-Canadien du Pacifique, du Nord-Canadien d'Alberta, du Nord-Canadien de la Saskatchewan, et en un mot de toutes les vingt-huit compagnies filiales que nous voulons fusionner. Au lieu d'obtenir des garanties sur les propriétés de ces 28 compagnies, nous possédons une hypothèque sur les propriétés de l'une d'elles, et les 27 autres nous consentirons séparément des hypothèques, en raison de la fraction de cette somme de $45,000,000 qui sera affectée à leur développement. Si c'est là une fusion, si c'est là la manière de créer un chemin de fer transcontinental, j'avoue que c'est une méthode tout à fait nouvelle, et qui ne vous conduira sûrement pas vers le but que vous désirez atteindre. Donc, l'une des raisons qui m'engagent à m'opposer à l'adoption de cette résolution, c'est qu'elle est censée devoir amener la création d'un chemin de fer transcontinental, quand il n'en est rien.

Mon très honorable ami a déclaré, et en cela je suis tout à fait de son avis, que nous ne devons pas laisser tomber en faillite une entreprise de cette nature. Nous avons trop d'argent engagé dans ce chemin de fer, non seulement l'argent du pays, mais aussi des provinces et des porteurs d'obligations, pour le laisser tomber en d'autres mains. Il est donc nécessaire que nous venions au secours de l'entreprise, mais les mesures que l'on se propose de prendre pour la mener à bonne fin sont insuffisantes.

Si vous voulez faire de cette entreprise un réseau transcontinental circulant d'un océan à l'autre, au cours des années, du moins de l'océan Pacifique au Saint-Laurent, pourquoi le mode d'exécution de ce projet est-il entaché de pareilles imperfections? Pourquoi n'avez-vous pas soumis un projet qui aurait fusionné toutes ces compagnies, quitte à le faire ensuite délibérer?

[Sir WILFRID LAURIER.]

Il y a d'autres considérations qui s'imposent ici. Nous aurons, nous dit-on, $40,000,000 des actions de la compagnie. Le premier ministre a formulé une opinion qui a tout la mérite de la nouveauté pour moi et que je ne saurais comprendre, en présence de la résolution à l'étude. Il existe aujourd'hui à l'encontre de ces compagnies une émission d'actions de $158,000,000. Sur cette somme, $77,000,000 représentent l'émission du capital-actions du Nord-Canadien, ce qui donne $81,000,000 d'actions émises par les compagnies filiales. Cette émission d'actions des compagnies filiales, nous dit-on, sera oblitérée. Je ne saurais donner pareille interprétation à la résolution; mais si cette émission de capital-actions doit être oblitérée, chose à laquelle je ne saurais redire, je le demande, qu'allez-vous faire des $18,000,000, représentant la garantie donnée pour ces actions? C'est là une question qu'il importerait d'élucider. Si je ne me trompe, le capital-actions des compagnies filiales sera oblitéré, et le capital-actions du Nord-Canadien sera fixé à $100,000,000. Aujourd'hui le capital-actions du Nord-Canadien est de $77,000,000 et l'on propose de le majorer de $23,000,000. L'objectif visé ici, comme l'a observé le premier ministre, est d'indemniser MM. Mackenzie et Mann pour le transfert qu'ils ont fait des actions des compagnies filiales. Relisons ce texte, car ici encore, à mes yeux, il y a un système insondable:

> Il est convenu entre le Canadian-Northern et les entrepreneurs que, en considération du transfert de la part du capital-actions mentionnée dans la clause (a) du paragraphe 2 de la présente convention, le Canadian-Northern prendra, à titre de corporation, les mesures nécessaires pour faire accorder aux entrepreneurs ou à leurs représentants des actions entièrement acquittées et non imposables de son capital-actions, de la valeur au pair de $23,000,000, soit la différence entre le capital-actions actuellement émis du Canadian-Northern et le chiffre de la majoration de son capital décrétée législativement par la loi.

L'objectif visé ici est d'indemniser MM. Mackenzie et Mann de la générosité dont ils ont fait preuve en abandonnant au fidéicommissaire les actions des compagnies filiales. Or, d'après la première partie du contrat, article 2, MM. Mackenzie et Mann stipulent que toutes les actions du capital social des compagnies filiales seront transférées au fidéicommissaire, et pourquoi? Tout simplement dans le but de les hypothéquer. Puis, l'article stipule que la possession absolue des actions est attribuée au Nord-Canadien, et voici le texte:

La possession absolue de toutes les actions mentionnées dans la première partie de la dite annexe sera attribuée au Canadian-Northern, subordonnément toutefois à la charge créée en vertu des stipulations du nouvel acte de fidéicommis.

MM. Mackenzie et Mann n'ont donc rien donné, sauf qu'ils ont transféré ces actions financières au fidéicommissaire dans le but de créer une hypothèque sur ces actions; mais ils se bornent à donner au fidéicommissaire ce pouvoir de créer l'hypothèque, et ils conservent la pleine propriété de ces actions. Voilà une stipulation qui mérite d'être mieux élucidée que ne l'a fait le premier ministre, au cours de ses observations. Supposons que le capital-actions soit réduit à $100,000-000—et c'est là un point sur lequel nous reviendrons plus tard—MM. Mackenzie et Mann reçoivent $23,000,000 des actions, le Nord-Canadien reçoit $77,000,000, et le Gouvernement canadien $40,000,000, de sorte que sur ces $100,000,000 d'actions nous recevons 40 p. 100. Est-ce donc là une considération suffisante pour autoriser le Gouvernement à accorder à Mackenzie et Mann la faveur qu'ils sollicitent?

Il est une considération de suprême importance qui se présente ici, et sans vouloir marchander ni barguigner à cet égard, il faut bien se rappeler que la compagnie du Nord-Canadien, qui sollicite aujourd'hui le concours financier de l'Etat, a déclaré, l'an dernier, au premier ministre et au ministre des Finances, qu'après avoir bénéficié de l'aide de l'Etat elle ne s'adresserait plus désormais au Parlement.

Nous avons donc le droit de demander au Gouvernement de nous obtenir du moins un intérêt directeur dans les actions du chemin de fer du Nord-Canadien. Le premier ministre affirme que dans le texte même de la convention et du contrat, il a prévu l'éventualité possible où cette compagnie manquerait à ses obligations. A mon avis, non seulement il faut que la convention et le traité prévoient l'éventualité possible de pareil manquement, mais le Gouvernement devrait obtenir la majorité des actions, de façon à s'assurer la haute main sur la compagnie. Au dire du premier ministre, nous nous associons avec MM. Mackenzie et Mann et la compagnie du Nord-Canadien. Ce sont là les propres paroles du premier ministre. En pareille circonstance, n'est-il pas légitime de demander que l'Etat soit le principal associé et non pas l'associé subordonné ?

Quelle est aujourd'hui la situation financière de la compagnie à laquelle on demande à l'Etat de prêter son concours financier ? c'est là une question qui demande un examen des plus sérieux et il y a bien lieu d'hésiter, avant de souscrire à la résolution à l'étude. Je ne me pose nullement en expert en matière de chiffres; seulement, il est des affaires commerciales courantes qu'on peut parfaitement comprendre sans être expert en mathématiques. Voilà deux jours que ces chiffres sont soumis à notre étude; j'en ai fait un consciencieux examen et je vais exposer la situation financière de la compagnie, ainsi qu'elle apparaît à mes yeux, et si je me trompe, dans mes calculs, libre au premier ministre d'apporter la rectification voulue.

D'après l'état qui nous est soumis, le parachèvement du réseau entraînera une dépense de $100,379,000. A mon avis, on ne saurait révoquer la chose en doute. Toujours d'après les documents que nous avons sous les yeux, les dettes contractées par la compagnie envers les banques s'élèvent, non pas à $14,000,000, comme l'avait affirmé la presse, mais bien à $20,703,865. Un autre document officiel affirme que la dette flottante de la compagnie s'élève à $10,408,000. Ces item forment une dette globale de $131,490,865.

Au regard de cette dette, il y a $58,470,-000 de valeurs négociables du Nord-Canadien, comme l'a dit le premier ministre, y compris les obligations des chemins de fer Nord-Canadien du Pacifique, Nord-Canadien et Nord-Canadien d'Ontario. Comme toutes ces valeurs sont garanties par les différentes provinces, je suppose qu'elles sont au pair. Mais quelle est la situation des obligations de la compagnie des terminus du Nord-Canadien? Ces documents ne disent point qu'elles soient garanties. Il est possible qu'elles soient en caisse entre les mains des fidéicommissaires. En pareille circonstance, il faut les compter au pair. Le produit de la vente de ces obligations est porté à $5,959,000. Viennent ensuite les obligations à 4½ pour 100 relatives au matériel roulant. Je ne sache point qu'elles jouissent d'une garantie quelconque, et je ne saurais dire si elles ont bien la valeur qu'on leur attribue ici. Quant à ces obligations, il peut y avoir divergence d'opinion sur leur valeur, mais pour le moment, je suppose, elles sont au pair, et le total de $58,470,000 que j'ai mentionné, est sans doute exact. Déduction faite de cette somme de la dette de $131,-

490,000, il reste $73,000,000 en chiffres ronds. Il y a d'autres valeurs négociables données en garantie aux banques pour emprunts à courte échéance s'élevant à $20,703,865.

On assigne diverses cotes à ces valeurs: celles du Nord-Canadien d'Ontario sont cotées à 75½, d'autres à 84, à 80, à 95 et à 93 respectivement. Nous ignorons la valeur précise de ces titres, mais d'après ces chiffres, ils représenteraient une valeur de $20,703,865, au regard de la dette totale. Il reste donc $49,000,000 d'engagements auxquels il n'est pas pourvu, en ce qui concerne la compagnie.

M. MEIGHEN: Le chef de l'opposition voudrait-il bien me désigner le document où figure cette dette de $20,000,000 contractée envers les banques?

Sir WILFRID LAURIER: C'est dans l'annexe B que voici. Pour faire face à ce déficit de $49,000,000, auquel il n'est pas pourvu, il y a cet emprunt projeté de $45,000,000. Combien réalisera-t-il?

S'il produit $42,000,000, ce sera un excellent rendement. Ainsi, voici une dette de $49,000,000 à laquelle on veut faire face avec $42,000,000, ce qui laisse $7,000,000 de découvert et pour combler ce vide la compagnie reviendra la session prochaine solliciter notre concours financier. On ne saurait révoquer en doute l'exactitude de ces chiffres; ils figurent dans les documents que nous avons sous les yeux.

Quant aux emprunts des banques, je le sais, la presse en a porté le chiffre à $14,000,000; mais d'après le document officiel, ils s'élèveraient à $20,000,000. Voilà donc la garantie qu'on nous donne, et je le répète, elle est absolument illusoire. Nous acceptons une hypothèque sur une propriété qui est déjà entièrement grevée; par conséquent, cette garantie est sans valeur aucune, mais elle nous oblige, si nous désirons rentrer dans nos fonds, au paiement de toutes les autres valeurs négociables. Quant à l'emploi à faire des deniers à réaliser sur ces $45,000,000, l'article 6 de la convention dit:

6. Que la nature des valeurs à être garanties ci-dessus, et leur forme, ainsi que les formes et les termes du nouvel acte fiduciaire, et la date et le mode d'émission des valeurs garanties, et l'emploi des sommes à réaliser sur ces valeurs par vente, nantissement ou autrement, et la forme et la manière de la garantie ou des garanties doivent être celles que le Gouverneur en conseil approuve; et ces stipulations, dispositions et conditions que le Gouverneur en conseil peut juger opportuns ou nécessaires, doivent être inscrits dans le nouvel acte fiduciaire.

[Sir Wilfrid Laurier.]

Bien qu'à mon avis cette disposition soit absolument insuffisante, j'ajoute toutefois qu'en vue de la déclaration du premier ministre affirmant que ces deniers doivent demeurer entre les mains des fidéicommissaires, qui les appliqueront au fur et à mesure de l'avancement des travaux, je n'insisterai pas sur mon objection. Mais une autre objection que je tiens à formuler contre ce traité, et qui me paraît peut-être encore plus grave, a trait aux dispositions relatives aux tarifs et l'échange du trafic.

Mon très honorable ami voyant la faiblesse de sa position sur ce point, a déclaré qu'il avait établi une disposition pour mettre toutes ces compagnies sous la juridiction du Parlement fédéral. C'est très bien jusqu'ici, toutes les compagnies qui sont comprises dans cette convention resteront des sociétés séparées, comme elles le sont à présent et en vertu de cette résolution elles passeront sous la juridiction du Canada et de la commission des chemins de fer, en ce qui touche aux tarifs. Mais je suis certain qu'il y a une objection pour la Colombie-Anglaise. Que dit la convention à ce sujet? J'attire l'attention de la Chambre sur l'article 6, paragraphe (*d*) de la troisième annexe de la convention, qui est ainsi conçu:

Le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires, et chacune de ces compagnies devront conclure des conventions de temps à autre avec le Gouvernement au sujet de l'échange mutuel du trafic entre le Canadian-Northern et les compagnies constituantes ou subsidiaires ou chacune de ces compagnies avec les chemins de fer de l'Etat, et les termes et conditions de toute convention semblable seront ceux qu'il pourra être convenu entre les parties, ou, au cas où les parties ne s'accorderaient pas, ceux qu'il pourra être décrété par la commission des chemins de fer pour le Canada (ci-après désigné sous le nom de "Commission des chemins de fer"), et la commission des chemins de fer aura le pouvoir de temps à autre, sur demande du Gouverneur en conseil ou d'aucune des parties signataires de la convention, de varier, modifier ou annuler la dite convention, sauf, toutefois, que toute entente relative à l'échange du trafic entre les compagnies devra être sujette à toutes les conventions existant actuellement avec toute autre compagnie ou compagnies.

Cette question a été discutée déjà à la Chambre et il n'a été démontré qu'une des compagnies mentionnées ici, le Nord-Canadien du Pacifique, avait fait une convention avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise par laquelle la règlementation des tarifs étaient enlevée expressément au Gouvernement fédéral et mise sous la juridiction du gouvernement de la Colombie-Anglaise. Quand, il y a deux ans, le Gou-

vernement a réussi à faire adopter par la Chambre une loi acordant une subvention à cette partie du réseau, nous avons prétendu dans l'opposition que cette ligne ne devrait pas recevoir d'aide ou de subvention, parce qu'elle était sous l'autorité de la province de la Colombie-Anglaise, non seulement pour le trafic prenant naissance dans la province, mais pour celui qui entrait dans cette province. La partie de la convention conclue avec la Colombie-Anglaise et à laquelle je fais allusion, est conçue dans les termes suivants :

En considération de la garantie des obligations ci-dessous mentionnée, la compagnie Northern promet que la compagnie du Pacifique consentira à ce que le lieutenant-gouverneur en conseil puisse, de temps à autre, toujours en tenant légitimement compte de la situation et des intérêts du Pacifique et à l'égard du trafic à destination des autres provinces du Canada ou prenant naissance dans les autres provinces du Canada, sans perdre de vue l'importance d'obtenir des taux raisonnables entre une localité dans la Colombie-Anglaise et une autre localité dans les autres provinces du Canada et *vice versa*, modifier tout tarif établi par la compagnie du Pacifique pour le transport des marchandises et des passagers à et de tous les points desdites lignes subventionnées dans la province de la Colombie-Anglaise, pourvu toujours qu'avant qu'aucun tarif ne soit modifié, la compagnie du Pacifique soit entendue et que ses intérêts soient pris en considération comme il est dit ci-dessus, pourvu de plus que si la compagnie du Pacifique soit à un moment quelconque mécontente des tarifs ainsi modifiés par le lieutenant-gouverneur en conseil, elle aura le droit d'appeler du décret modifiant tout tarif, à la cour suprême de la Colombie-Anglaise. Tout appel de ce genre sera entendu par le juge en chef et un des juges ou devant deux des juges de ladite cour (citée plus loin comme le tribunal d'appel) qui sur un avis donné d'appel, sera désigné par le lieutenant-gouverneur en conseil pour entendre et juger tel appel. Dans le cas d'un tel appel, le tribunal d'appel aura l'autorité et ce sera de son devoir de s'enquérir de toute l'affaire avec pouvoir d'examiner sous serment ou autrement tous les témoins que pourront réclamer l'une ou l'autre des parties, ou faire examiner tous les livres, reçus ou comptes de la compagnie, de se procurer l'aide d'experts, et généralement de tenir toutes les enquêtes qui pourraient être désirables pour permettre de juger les questions comprises dans un tel appel et en vertu desquelles il peut confirmer, modifier, désavouer ou reviser les tarifs contre lesquels appel est fait. Tous tarifs ainsi modifiés ou fixés par le décret du lieutenant-gouverneur en conseil, en conformité des dispositions de cet article, seront, à l'exception de ceux modifiés par l'appel, les tarifs que la compagnie du Pacifique sera autorisée à mettre en vigueur en retour des services prévus par lesdits tarifs. Le Canadian-Northern s'engage et promet que la compagnie du Pacique s'engagera à ne jamais en appeler à la commission des chemins de fer du Canada d'un ordre rendu en vertu de la présente convention et conformément à ses dispositions et, dans le cas ou un appel sera fait par d'autres, la compagnie Northern et la compagnie du Pacifique feront savoir à la commission qu'elles sont satisfaites des taux dont se plaignent les appelants, en tant qu'ils sont ou ont été établis en conformité des dispositions de cet article.

Cette convention existe aujourd'hui. Il est vrai que si cette résolution est convertie en loi, la commission des chemins de fer aura juridiction pour la fixation des tarifs en Colombie-Anglaise, mais subordonnément aux dispositions des conventions. Pourquoi cela?

M. MEIGHEN: En vertu de quel article?

Sir WILFRID LAURIER: En vertu de cet article-ci:

Le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires, et chacune de ces compagnies devront conclure des conventions de temps à autre avec le Gouvernement au sujet de l'échange mutuel du trafic entre le Canadian-Northern et les compagnies constituantes ou subsidiaires ou chacune de ces compagnies avec les chemins de fer de l'Etat, et les termes et conditions de toute convention semblable seront ceux qu'il pourra être convenu entre les parties, ou, au cas où les parties ne s'accorderaient pas, ceux qu'il pourra être décrété par la commission des chemins de fer pour le Canada (ci-après désigné sous le nom de "Commission des chemins de fer"), et la commission des chemins de fer aura le pouvoir de temps à autre, sur demande du Gouverneur en conseil ou d'aucune des parties signataires de la convention, de varier, modifier ou annuler la dite convention, sauf, toutefois, que toute entente relative à l'échange du trafic entre les compagnies devra être sujette à toutes les conventions existant actuellement avec toute autre compagnie ou compagnies.

M. MEIGHEN: Le très honorable chef de l'opposition veut-il me dire ce que cet article peut avoir à faire avec a régementation des tarifs?

Sir WILFRID LAURIER: Voici ce qu'il peut avoir à faire: chacune de ces compagnies conserve son identité, par conséquent en vertu de cette résolution elles peuvent fixer leurs tarifs comme des compagnies indépendantes pour l'échange du trafic. Chacune de ces compagnies a ses droits propres auxquels il ne peut pas être touché sans une convention; par conséquent, chaque convention relative à l'échange du trafic faite entre elles doit être subordonnée à la convention existante entre la province de la Colombie-Anglaise et le Nord-Canadien du Pacifique. Mon honorable ami prétend-il que si le bill qui repose sur cette résolution devient loi, je ne pourrai pas envoyer un wagon de marchandises en Colombie-Anglaise sans qu'il soit arrêté à la limite de la Colombie-Anglaise et soumis aux tarifs additionnels imposés

par la compagnie du Nord-Canadien du Pacifique? Si nous n'avions qu'une compagnie, la question de l'échange du trafic ne se soulèverait pas, mais comme il est dit ici en propres termes, nous avons toutes ces compagnies qui gardent chacune leur identité et la compagnie du Nord-Canadien du Pacifique a le droit d'établir ses propres tarifs en vertu de cette convention qui est soustraite et non soumise à la juridiction de la commission des chemins de fer. Si ce n'est pas le but de cette convention, il est encore temps de la changer. Mon très honorable ami a-t-il l'intention de modifier cette disposition?

M. BORDEN: Mon très honorable ami veut-il répondre à une question pour que je puisse comprendre ce qu'il veut dire. Prétend-il qu'un chemin de fer provincial peut conclure une convention telle qu'elle écarterait la juridiction du Parlement fédéral et de la commission des chemins de de fer dans le cas où on déclarerait par la suite que cette igne est d'intérêt national?

Sir WILFRID LAURIER: Non, je ne prétends rien de la sorte.

M. BORDEN: C'est toute la question.

Sir WILFRID LAURIER: Mais je prétends que lorsque le Parlement fédéral dit, à l'instigation de mon très honorable ami, que la commission des chemins de fer aura juridiction, subordonnément à une convention existante, mon très honorable ami a écarté la juridiction de la commission des chemins de fer. Je prétends au contraire que la commission des chemins de fer a pleine juridiction, parce que mon très honorable ami a décidé sagement que le Nord-Canadien du Pacifique serait soumis à la juridiction du Canada, en déclarant que c'était une entreprise d'intérêt national. Mais, si mon très honorable ami a prétendu que nous avions juridiction sur ce chemin de fer par l'intermédiaire de la commission des chemins de fer, la convention dit également: "Subordonnément, toutefois, à la convention conclue par la Canadian Northern Pacific Railway Company." Monsieur l'Orateur, cette compagnie n'aurait jamais dû recevoir un dollar de subvention de la part du Gouvernement. Nous avons pris cette position, il y a deux ans; mais le premier ministre a eu la faiblesse de consentir à une stipulation qui ne permettait même pas de pouvoir porter un appel devant la commission des chemins de fer du Canada. Aujourd'hui, tout en accordant cette faveur à cette entreprise et en réclamant la juridiction de la compagnie des chemins de fer sur ce chemin de fer, nous avons bien soin de dire que cette commission exercera sa juridiction subordonnément à la convention qui existe à propos de la compagnie du Nord-Canadien du Pacifique.

Telles sont les objections que j'ai à présenter. J'ai dit en commençant que je n'avais pas l'intention d'entrer profondément dans le sujet; mais j'ai dit que je n'hésiterais pas à exposer les objections importantes que nous avions à l'adoption de cette convention. Permettez-moi de les récapituler. La première objection est que si cette convention tend à l'unification du réseau du Nord-Canadien, ce n'est pas du tout une unification, et les vingt-huit compagnies sont toujours existantes et continueront à l'être comme elles le sont aujourd'hui. L'objection suivante est que les garanties sont absolument illusoires et que le privilège que nous recevons est tout à fait insuffisant.

J'ai dit il y a un moment et je le répète, que cette entreprise doit continuer. Elle a été conçue pour l'avantage de la population du Canada. Nous avons besoin de ce chemin de fer. Mon très honorable ami a dit qu'il ne voulait pas le laisser tomber en liquidation. Il ne doit pas tomber en liquidation, mais nous devons entrer en société avec la compagnie du Nord-Canadien, faisons en sorte d'être le maître et non le serviteur.

Modifions l'arrangement; amendons les résolutions. Dans leur état actuel, elles ne sont pas à l'avantage du peuple canadien; elles sont tout à l'avantage de la société Mackenzie et Mann et de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien. Nous n'avons aucune objection à venir en aide à cette entreprise, comme nous l'avons déjà fait par le passé. Pour ma part, j'ai toujours admiré l'énergie et l'esprit d'entreprise de MM. Mackenzie et Mann. Je n'ai rien de commun avec eux; je ne puis pas même me compter au nombre de leurs amis, mais j'admire toujours le courage et la persévérance, partout où je les rencontre. Mais d'un autre côté le premier ministre ne peut pas perdre de vue qu'il y a des intérêts transcendants et que celui qui prime tous les autres, c'est l'intérêt de la nation Je répète que ces résolutions n'ont pas été conçues dans l'intérêt du pays et tant qu'elles n'auront pas été modifiées.

l'opposition aura le devoir de les combattre du commencement à la fin.

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

Reprise de la séance.

L'hon. ARTHUR MEIGHEN (solliciteur général): Monsieur l'Orateur, la personnalité du très honorable chef de l'opposition offre plusieurs traits caractéristiques et un des plus intéressants, c'est qu'on ne peut jamais prévoir, avec un degré raisonnable de certitude, quelle attitude il prendra ou fera prendre à son parti, sur une question d'intérêt public. Il y aurait peu de profit à tirer d'une revue de ses différentes attitudes antérieures sur des questions semblables à celles-ci; il n'y a rien à espérer, non plus, des indiscrétions commises ou des ballons d'essai lancés par ses partisans, dans de semblables occasions. Dans le cas présent, le "Globe" de Toronto, lui-même, s'est montré faux prophète lorsqu'il a voulu prédire l'attitude du chef libéral. Depuis deux semaines, je dirai même depuis deux mois, le grand organe du parti libéral jetait feu et flamme et nous aurions pu croire que l'opposition était décidée à refuser absolument toute assistance à Mackenzie et Mann; qu'elle allait s'interposer énergiquement entre les contribuables et le gaspillage des ressources du pays. On ne se gênait pas pour accuser le Gouvernement d'avoir vendu le pays et l'on assurait que le dépôt de ces résolutions serait l'occasion d'une lutte à mort. Même avant que le projet du Gouvernement fût connu, une partie de la presse libérale proclamait d'un bout à l'autre du pays que l'opposition le combattrait de toutes ses forces.

Mais à peine les hostilités sont-elles ouvertes, que nous voyons le chef libéral, au lieu de refuser toute aide au Nord-Canadien, se borner à critiquer certains détails de l'arrangement proposé et finir par admettre, après avoir exposé toutes ses objections, qu'il ne comprend rien à cet arrangement. Je suis de son avis sur ce dernier point et je le félicite aussi de s'être montré le véritable chef de son parti en ne se laissant pas entraîner à une opposition aveugle, par les dispositions chicanières et haineuses d'un journaliste de Toronto.

Je viens de dire que l'honorable chef de l'opposition avoue ne pas comprendre les résolutions qui ont été déposées. Cependant, à plusieurs reprises, et notamment dans sa péroraison, il déclare qu'il est formellement et absolument opposé à ces résolutions et qu'il les combattra du commencement à la fin. S'il m'était permis de donner un conseil, je dirais que pour un parti, comme pour un individu, avant de prendre une attitude sur un projet quelconque, il vaut mieux attendre de bien comprendre ce que comporte ce projet.

Je suis bien prêt à admettre que les propositions qui nous sont soumises ne sont pas les plus simples qu'il soit possible d'imaginer. Mais la question que nous avons à résoudre est très compliquée et très difficile et, pour protéger les intérêts du pays, il a fallu conclure un arrangement dans lequel entrent beaucoup de complications. Quoi qu'il en soit, j'espère—j'en suis plus fermement convaincu après avoir entendu l'honorable chef de l'opposition—que le projet du Gouvernement revêt la forme la plus simple, la plus compacte et la plus claire qu'il était possible de lui donner.

L'honorable chef de l'opposition a déclaré, dès le commencement, qui si le refus du Gouvernement doit entraîner la mise en liquidation de l'exploitation, c'est une alternative à laquelle il ne faut pas songer. Je n'ai donc pas à discuter ce côté de la question. On ne peut pas permettre que cette compagnie soit mise en liquidation et ce n'est plus le moment de discuter ce point de la question. Ce n'est plus, non plus, le temps de demander si nous devons continuer la construction d'une troisième ligne transcontinentale. Ces différentes questions ne sont plus du domaine de la discussion. Le pays a apposé son sceau d'une manière indélébile et irrévocable à la construction d'une troisième voie transcontinentale, en 1911, sous le régime libéral. Le projet a reçu sa sanction définitive, lorsque le Gouvernement, dont mon honorable ami était le chef, a garanti jusqu'à concurrence de $35,000, la partie du réseau reliant Port-Arthur à Montréal.

Qu'il soit à propos ou non d'avoir un troisième réseau transcontinental, la question ne peut plus logiquement être remise en discussion. Ce n'est plus le temps de discourir; du jour où le crédit du pays a été engagé pour garantir l'intérêt sur ces $35,000 de débentures, nous avons pris l'engagement irrévocable de doter le pays d'un troisième réseau transcontinental.

Mais il n'est peut-être pas hors de propos de rappeler qu'à l'époque où le Gouvernement prenait cette responsabilité, au mois de mai 1911, le premier ministre actuel qui était alors chef de l'opposition, mit le Gou-

vernement du temps sur ses gardes et lui demanda s'il s'était procuré les renseignements et les données nécessaires pour être certain qu'il y avait lieu d'encourager la construction de ce troisième transcontinental, en lui accordant la sanction de l'Etat. Je conseille respectueusement à mes honorables collègues des deux partis de relire ce que disait le chef de l'opposition—le premier ministre actuel—lorsqu'il faisait savoir au Gouvernement qu'il assumait d'un cœur léger une grave responsabilité. Il ajoutait que le trafic était à peine suffisant pour mettre en construction un cinquième des ressources d'un seul transcontinental et qu'il pourrait arriver que le pays commît une erreur en sanctionnant une émission aussi considérable d'obligations.

Quoi qu'l en soit, le temps des réflexions et des récriminations est passé. Que l'entreprise réussisse ou non, le crédit et la réputation du pays sont engagés et en justice pour les porteurs d'obligations et, encore plus, en justice pour les contribuables de ce pays, nous sommes tenus d'assurer le parachèvement de ce chemin de fer. Il convient d'ajouter que dans la concurrence que se feront les trois lignes rivales, le Nord-Canadien pourra retirer de grands avantages et nous avons raison de croire qu'il ne sera pas écrasé dans la lutte. Sous certains rapports, cette ligne possède de grands avantages sur le Pacifique-Canadien lui-même et, de plus grands encore, sur le Transcontinental construit par l'ancien Gouvernement.

Quelle est donc, dans le moment, l'attitude du parti libéral? Le chef de l'opposition dit: Nous sommes tenus d'assurer la construction du réseau; il ne peut pas être question de laisser tomber l'entreprise. Mais il dit aussi: Je n'approuve pas l'arrangement qui nous est soumis, parce que la compagnie n'admet pas qu'elle est insolvable et qu'elle tombera en déconfiture, si nous ne venons pas à son secours.

Voici le raisonnement qu'il fait: il y a environ dix millions et demi de dollars de dette flottante et les détenteurs des actions du Nord-Canadien s'engagent, d'après les termes mêmes des résolutions, à fournir l'argent nécessaire pour combler la différence entre le chiffre réel de ses dettes flottantes et leur chiffre normal, sans recourir à l'émission des obligations disponibles.

Mon très honorable ami voit là un aveu que la compagnie n'est pas acculée à la dernière extrémité et qu'elle est parfaitement en etat de faire honneur à ses engagements.

[M. Meighen.]

Je dirai un mot d'abord de la proposition générale posée par le chef de l'opposition et je discuterai ensuite les prémisses sur lesquelles il base cette proposition. S'il m'était démontré, dit-il, que cette compagnie ne peut pas se tirer d'affaire sans être secourue, je ferais ce que jai fait en 1911 et je lui prêterais l'argent dont elle aurait besoin. Autrement dit, si le chef de l'opposition était convaincu que la compagnie du Nord-Canadien n'est pas aujourd'hui en état de poursuivre son entreprise sans être secourue, il lui donnerait, à même le Trésor public, l'argent dont elle aurait besoin, sans exiger aucune compensation en retour. Quelles garanties demanderait-il? Il prétend que celles que nous demandons sont illusoires. Peut-il indiquer quelque chose appartenant à cette compagnie ou aux compagnies filiales qui ne sera pas hypothèqué en notre faveur? S'il était démontré au chef de l'opposition que la compagnie est à la dernière extrémité et qu'elle sera déclarée insolvable, si l'on ne vient pas à son aide, il prêterait l'argent, il avancerait $45,000,000, sur les mêmes garanties que nous prenons ou sur des garanties moindres et cela, sans exiger la moindre compensation de la compagnie. Voilà l'attitude que prend le parti libéral.

Si je réussis à convaincre le chef de l'opposition que la compagnie a absolument besoin de cet argent et que l'entreprise ne peut pas réussir sans cette aide, nous aurons certainement l'appui du parti libéral dans cette Chambre et nous aurons plus certainement encore l'appui du chef de l'opposition, vu surtout que nous ne garantissons pas les obligations gratuitement, mais qu'au contraire nous exigeons comme compensation les deux tiers des actions de la compagnie.

On doit s'occuper de la dette flottante, en tant qu'elle excède, aujourd'hui, le chiffre normal, sans égard des obligations garanties et de leurs produits, au cours d'une année. Elle doit être réduite à son chiffre normal, au cours de ce laps de temps, et, dans les entrefaites, il faut protéger les intéressés contre toute poursuite judiciaire. Mais, qu'est-ce que cela signifie? Que Mackenzie, Mann & Co., les entrepreneurs, sont, d'après le paragraphe (b) de l'article 4 de ce bill, personnellement tenus de voir à ce que la dette flottante ou courante du Nord-Canadien soit réduite, en moins d'une année, à trois millions de dollars, ou à tel montant normal que le Gouvernement peut fixer, à ce que cela soit fait sans recourir aux produits de l'obligation garantie.

On pourra se demander si cette compagnie peut accomplir cela, quelle peut être l'autre dette dont elle ne peut se débarrasser ? Ainsi que l'honorable député le sait, le Nord-Canadien a, aujourd'hui, une autre dette contractée pour les travaux de la ligne; elle représentait, au temps où l'on a fait l'examen des livres de la compagnie, $21,262,000, non comprise la dette courante. On a déjà dépensé ces $21,262,000 à la construction, et la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien doit ce montant à ceux qui ont construit ce chemin de fer et qui ont fourni les matériaux nécessaires, et ils ne sont pas en état d'acquitter cette dette. Mais, dit le chef de la gauche, on s'occupe également des emprunts temporaires. Cela est vrai. Vingt millions de dollars d'emprunts temporaires sont protégés, à l'heure qu'il est, par environ vingt-quatre millions de dollars de garanties, et il est stipulé, dans ce bill, que l'on doit fournir des engagements satisfaisants à l'effet que ces garanties, et celles-là seules, seront employées à acquitter les prêts que la compagnie a avancés. Cela pourvoit aux emprunts temporaires et aux dettes courantes, mais à propos des $21,262,000 portés au compte de la construction ? Mon très honorable ami voudra-t-il me dire maintenant comment il pourvoirait à cette somme pour la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien ? Nous avons déposé tout sur le bureau; il peut étudier tous les détails de l'actif de cette compagnie et des garanties réalisables ; pourtant, il lui est impossible de signaler où la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien peut s'adresser pour se débarrasser de ce passif de $21,262,000. La rareté du monétaire qui s'est fait sentir par tout l'univers et l'augmentation du coût de la construction ont créé une situation telle que la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien se trouve, aujourd'hui, en face d'un état de choses qu'elle ne peut surmonter sans le secours de l'Etat.

Alors que j'en suis à ce détail, on peut demander: Comment Mackenzie, Mann and Co., Limited, vont-ils s'y prendre pour réduire cette somme de dette flottante à son chiffre normal? Mes renseignements et le résultat de l'enquête font voir ceci: que la compagnie du Nord-Canadien s'est trouvé dans l'obligation de fournir à même ses revenus courants des sommes considérables en paiement d'accomptes dus à ce qu'on appelle "le trust d'outillage" et en conséquence la dette régulière courante du Nord-Canadien a dépassé grandement le chiffre normal. Ces derniers paiements sont faits sur l'achat de l'outillage. Logiquement et strictement ils sont imputables sur le capital, mais la compagnie s'est trouvée dans l'obligation de les opérer à leur échéance et pour ce faire, elle a pris une partie du revenu courant. Lorsque cette nécessité disparaîtra—et elle disparaîtra, grâce au présent arrangement qu'a trait aux finances de la compagnie—celle-ci pourra déclarer qu'elle est en mesure de prendre soin de cet excédent de dette flottante sur le chiffre normal, et de réduire cet excédent à son chiffre normal, dans un temps raisonnable.

Le fait n'en subsiste pas moins que le besoin de dire grand'chose. Il sera évident pour tous qu'après la réhabilitation de leur crédit qui résulte naturellement de la présente convention, les obligations engagées contre ces emprunts courants suffiront amplement et au delà, en toute probabilité, à faire face à tout le passif qu'elles entraînent.

Le fait n'en subsiste pas moins que le système se trouve, aujourd'hui, dans une posture où il ne peut, suivant la nature des choses, devenir un placement avantageux ni être assuré du succès, à moins qu'on ne lui fournisse les fonds nécessaires au parachèvement de cette voie ferrée. Que comprend-il? Le Nord-Canadien du Pacifique; les lignes occidentales entre Port-Arthur et le littoral; une partie du Nord-Canadien d'Ontario, non achevé entre Montréal et Port-Arthur; d'autres parties non parachevées dans la province de Québec; d'autres grandes parties non achevées, en Colombie-Anglaise, qui devront, une fois achevées, conduire cette voie jusqu'aux ports de l'Ouest. Ce chemin de fer, si l'on ne modifie pas l'état de choses qui s'y rattache, ne représentera aucune chance de réussite en qualité de chemin de fer, mais il doit descendre plutôt que remonter la pente qui conduit au succès. En conséquence, ce réseau est menacé de ruine aujourd'hui.

La situation est telle que, sans faute de sa part, d'après ce que nous pouvons savoir, la compagnie du Nord-Canadien se trouve face à face avec une situation où le besoin d'un bras plus fort que le sien se fait sentir, et où il faut le secours de l'Etat, car, autrement, le chemin de fer du Nord-Canadien ne peut que courrir à sa ruine. S'il en est ainsi, le très honorable chef de l'opposition est tenu de modifier du tout au tout l'attitude de son parti et de donner son concours au Gouvernement, en aidant ce dernier à mettre en vigueur ces résolutions qui sti-

pulent la garantie—qu'il accorderait pour rien—qu'on donne en retour de la propriété des deux cinquièmes du réseau.

Une autre objection du chef de la gauche, c'est que nous n'avons pas réduit le capital-actions. Après tout, dit-il, nous avons simplement prétendu réduire le capital-actions. C'est là le point qu'il a voulu établir, si j'ai bien compris ses paroles. D'après le plan que le chef de l'opposition suivrait, il ne ferait pas même de ce chemin de fer un prétexte, s'il croyait que ce réseau a besoin de cet argent et qu'il doit se le procurer, il prêterait ce montant, tout comme il l'a fait, en 1911, et il ne se préoccuperait même pas de réduire le capital-actions. Je crois que je pourrai le convaincre sur ce point qu'il a eu parfaitement raison de déclarer qu'il n'a pas compris ces résolutions. Que disent ces dernières? Elles disent que, avant qu'aucune garantie ne soit donnée, toutes ces compagnies associées doivent passer leur capital-actions aux fidéicommis, comme garantie, et l'intérêt sur ces garanties se rapportant à l'hypothèque ainsi créée sur la voie du Nord-Canadien; c'est-à-dire que le Nord-Canadien doit devenir le propriétaire absolu, soumis à cette hypothèque qui protège le Gouvernement et qui embrasse tout le capital-actions des dix-huit compagnies présentement possédées par Mackenzie et Mann. Le Nord-Canadien lui-même possède, aujourd'hui, onze autres compagnies dont le capital-actions et les obligations respectives garantissent l'émission des obligations perpétuelles de 1903; cependant dix-huit compagnies ont fait presque toute l'émission de leur capital acquitté au nom de Mackenzie, Mann and Company, Limited. Ces compagnies se trouvent dans l'obligation de verser leur capital-actions dans l'avoir du Nord-Canadien, l'obérant, en apparence et de prime abord, d'une obligation pour la protection de cette garantie. Mon très honorable ami dit: Vous ajoutez ce capital-actions: les 25 millions du capital-actions du Nord-Canadien d'Ontario; les 25 millions de dollars du capital du Nord-Canadien du Pacifique, le capital du Central Ontario; le capital du Nord-Canadien de Québec; le capital, 6 millions de dollars, ou environ, du Québec au lac Saint-Jean et, après que vous les avez tous versés au fonds du Nord-Canadien, ils ont encore une existence propre. Il est vrai de dire qu'ils ont encore une existence distincte.

Personne ne prétend qu'ils aient été brûlés ou anéantis. Ils existent, mais, tout de même, le chiffre total du capital-actions se trouve réduit au montant du capital de la compagnie qui est devenue propriétaire de ce capital-actions et de l'avoir de ces compagnies.

Sir WILFRID LAURIER: Oh! oh!

M. MEIGHEN: Le très honorable député rit. Quel est le but poursuivi par une réduction de capital? Quel peut être l'intérêt du public à cette réduction? C'est que si une compagnie d'utilité publique a un capital majoré et que ses actions sont mises en circulation, les porteurs acquièrent le droit de toucher un revenu et ils ont, par conséquent, intérêt à maintenir l'élévation des tarifs de transport; mais si l'on s'empare de ces actions et si on les tient hors de l'atteinte du public, comme propriété privée du Nord-Canadien, dont le capital est réduit au chiffre de $100,000,000; alors, quel effet néfaste peut-il exister de la majoration? On a fait tout ce qu'il est humainement possible de faire, pour empêcher tout mauvais résultat d'une majoration de capital. Les compagnies continuent d'exister quand même, mais leurs capital-actions appartient au Nord-Canadien; tous les profits réalisés par ces compagnies tombent dans la caisse du Nord-Canadien et le Nord-Canadien a son capital fixé à $100,000,000; pas plus. Il s'ensuit que 100 millions de dollars d'actions seulement peuvent gagner et produire des dividendes. Cela doit apparaître clairement à mon très honorable ami, et je suis convaincu qu'il le comprend aussi bien que moi. Le capital-actions peut être une puissance ou un argument, pouvant avoir une influence sur les prix de transport, ou affecter le public, en quoi que ce soit, est réduit à $100,000,000. Et nous ne sommes chargés que des intérêts du public et de ceux de personne autre.

Ils possèdent les actions de ces compagnies en toute propriété, chaque compagnie étant naturellement assujétie à sa propre responsabilité en actions. Mais, dit-il, il y a certaines autres propriétés dont ils ne possèdent pas les actions, et dont les actions sont déjà engagées. Cela est vrai. Nous obtenons une première hypothèque sur les actions qui entrent dans le Nord-Canadien, dans la mesure où des actions sont libres de toute dette. Dans la mesure où sont concernées les dix-huit compagnies qui appartiennent à Mackenzie and Mann, Limited, notre hypothèque s'applique aux actions de ces compagnies directement, une hypothèque proprement mise sur les actions de ces dix-huit compagnies. C'est

là un constituant des prémisses de l'hypothèque. Cela constitue une véritable hypothèque et forme la première condition de l'hypothèque.

Qu'y a-t-il ensuite ? La faculté de rachat du Nord-Canadien dans les onze compagnies, les obligations et les actions, sont déjà portées dans l'acte fiduciaire de 1903. En 1903, les obligations de la Canadian Northern Express Co., $3,000,000, les obligations de la Winnipeg Land Co. et les actions des deux compagnies, les obligations et les actions de la Lake Superior Terminals Co., les obligations et les actions de la compagnie des têtes de ligne du Nord-Canadien, qui possède les gares du réseau de l'est à celui de l'ouest; tout cela est devenu dans le temps les obligations du Nord-Canadien et fut mis sur le marché avec l'actif du Nord-Canadien comme garantie de l'émission d'obligations perpétuelles, à 4 p. c. de 1903. Par conséquent, le Nord-Canadien possède en propre toutes ces compagnies, tant pour ce qui est de l'émission de leurs obligations que de leurs actions, sauf seulement le privilège créé par cet acte fiduciaire ou hypothèque de 1903. Il possède le droit de rachat à leur sujet, et c'est un droit considérable. Nous avons pris soin dans ces résolutions, et dans le bill qui va suivre, de prendre ce droit de rachat et de le placer comme constituant n° 2 en vertu de l'hypothèque que nous prenons pour assurer cette garantie. Est-ce que cela n'en valait pas la peine ? De cette manière nous prenons tout ce que ces compagnies possèdent, et nous mettons cela dans notre hypothèque comme constituant notre sécurité contre cette garantie. Comment pourrait-on vraiment nous demander d'aller plus loin ? Mon honorable ami voudrait-il que nous décrétions l'annulation des obligations afin que nous puissions obtenir une première charge ?

Veut-il faire disparaître la priorité au bénéfice des citoyens de ce pays? Veut-il faire décréter une loi confiscatoire? Nous avons fait tout ce que nous pouvions pour faire inclure dans l'hypothèque tout l'actif de toutes les compagnies qui sont là, et cet actif se monte à un chiffre formidable.

En outre, nous prenons une hypothèque réelle sur les biens mêmes du Nord-Canadien. Le chemin de fer du Nord-Canadien, exploitant la ligne principale et tous les embranchements entre Port-Arthur et Edmonton, environ 5,350 milles, est en mesure de donner une hypothèque sur ces seuls articles de l'actif. Il ne peut pas donner une hypothèque sur l'actif d'autres compagnies. Il ne peut donner une hypothèque que sur ce seul actif, et dans la mesure et dans la forme où cet actif lui arrive. Mais sur sa propre ligne entre Port-Arthur et Edmonton, le Nord-Canadien donne une hypothèque directement au fiduciaire pour sauvegarder la garantie de l'Etat. Mon honorable ami dit encore: Mais cette hypothèque est entièrement illusoire, parce qu'elle est grevée d'une dette ayant priorité. Et en cela il a l'appui compromettant de l'honorable représentant de Carleton (N.-B.) (M. Carvell), qui trouve, lui aussi, que l'hypothèque est illusoire. Qu'il me permette d'attirer son attention sur plusieurs de ces valeurs, et je sais qu'il m'écoute, bien qu'il ne paraisse ne pas le faire.

Le Nord-Canadien même entre Port-Arthur et Edmonton, a une ligne qui, avec ses embranchements, représente environ 5,350 milles de chemins de fer. Il possède ses têtes de ligne et plusieurs autres choses; il possède ses terres. Ce chemin de fer est déjà hypothéqué, il est vrai, et il a à son passif plusieurs émissions d'obligations? Mais c'est là la partie de tout le réseau du Nord-Canadien qui présente le plus de valeur; c'est la partie qui a été la plus rémunératrice, et c'est aussi la division qui dessert, sinon les meilleures, dans tous les cas les meilleures parties pour ainsi dire de toute la région du Nord-Ouest.

C'est là la division qui doit coûte que coûte être conservée; c'est même la partie de l'actif du Nord-Canadien qui présente le plus de valeur. Maintenant, je le répète, ce chemin est déjà hypothéqué. Mais, je le demande à mon très honorable ami, n'aimerait-il pas mieux, dollar pour dollar et mille pour mille, avoir une hypothèque sur ce chemin que sur le Nord-Canadien d'Ontario passant à travers des solitudes où il n'y a aucun trafic ou presque pas? Je le demande aussi à mon très honorable ami: laquelle est la meilleure garantie, le Canadian Northern Ontario passant à travers une solitude et qui est une simple ligne de raccordement, ou la ligne de l'ouest du réseau du Canadian Northern? Je sais qu'il choisirait la route de l'ouest.

Je viens maintenant lui dire que s'il prenait toutes les valeurs pour lesquelles ces 5,350 milles de chemins de fer sont responsables, et s'il y ajoutait ces $45,000,000, il lui resterait toujours le réseau porté à environ le même chiffre par mille que ce-

lui qu'il a exigé du Nord-Canadien d'Ontario, comme garantie pour le pays. Il a pris une hypothèque afin d'obtenir la garantie des citoyens du Canada par devers le Nord-Canadien d'Ontario, à raison de $35,000 par mille; il a pris une première hypothèque, il est vrai, sur la plus grande partie, soit en réalité une première hypothèque. Et s'il ajoute la totalité des $45,000,000 aux présentes obligations de la ligne de l'ouest du Nord-Canadien, il n'arriverait pas pour ainsi dire à plus que $35,000 par mille. Ainsi donc, si une garantie est illusoire, même en supposant que nous n'ayons pas autre chose que la ligne même du Nord-Canadien dans les plaines de l'Ouest, que doit-on penser de la garantie qu'il a prise en 1911 et pour laquelle il n'a reçu aucune compensation? Il n'a pris qu'une hypothèque sur les rails, l'emplacement de la voie, et je suppose aussi sur les stations. Il n'a pris aucune disposition pour une hypothèque sur l'actif flottant et sur les revenus courants de la compagnie. Mais nous avons pris nos mesures pour cela, car si la compagnie vient en liquidation, notre hypothèque s'applique à tout ce qu'elle comprend maintenant, et elle s'applique immédiatement à l'actif flottant de la compagnie, et à tout son argent en caisse, ses revenus, etc. Que doit penser l'honorable représentant de Renfrew-sud (M. Graham) de son gouvernement qui a déposé un bill à la Chambre pour garantir les obligations du Nord-Canadien d'Ontario jusqu'à concurrence de $35,000 et qui n'a pas pris un seul dollar de compensation pour ce pays ni un dollar valant d'actions, et ne s'est assuré de garantie que sur les rails, l'emplacement de la voie et les stations, c'est-à-dire sur la voie seule et n'a pas même pris les gares terminus? Ainsi donc, si nous prenions la ligne, tout ce que nous aurions serait la ligne seule, sans une seule gare, sans un raccordement, sans aucun arrangement de trafic, et sans rien autre chose.

Mais nous allons encore plus loin. Nous avons trois éléments constituants dans notre garantie. Nous avons les actions de dix-huit compagnies, des actions absolument franches et libres, nous avons les actions et les obligations de onze autres compagnies sujettes à l'hypothèque de 1903, et nous avons une hypothèque sur les lignes de l'ouest du Nord-Canadien sujette aux hypothèques sur les lignes et les propriétés mêmes. Mais nous avons plus que cela. Nous avons une hypothèque sur tous les emplacements de villes de Mackenzie and Mann, Limited.

[M. Meighen.]

C'est là une partie de la résolution que mon très honorable ami peut avoir comprise, mais je remarque qu'il n'en a rien dit. Que signifie cela? La compagnie du Nord-Canadien ne possède pas ces emplacements, et elle n'a fait là aucun placement; l'argent a été entièrement versé par Mackenzie, Mann and Co., Limited. Des terres leur furent vendues par le Gouvernement, ont été payées par Mackenzie, Mann and Co., Limited, et ils ont acheté en outre des terres à divers autres points. Les dépenses ont été faites par eux et par eux seuls, et ces terres leur appartiennent; ils en ont légalement la possession absolument comme la terre de tout propriétaire est en sa possession. Il y a une dette contre ces emplacements de la manière suivante: les terres dont a parlé le très honorable premier ministre, environ 4,100,000 acres, appartenaient en toute propriété à Mackenzie, Mann and Co., Limited. Ces terres, à l'exception de 100,000 acres, ont été transférées au chemin de fer Nord-Canadien. Mais avant de les transférer, ou vers ce temps-là, des émissions d'obligations furent faites contre ces terres jusqu'à concurrence, je crois, de $7,000,000. Ces terres valent aujourd'hui quelque chose comme $30,000,000—les terres et les sommes qui ont été reçues des ventes de terres et les contrats courants. Comme la compagnie désirait faire un emprunt et émettre des obligations sur les terres pour $17,000,000 de plus, on lui demanda et elle consentit à transférer ses emplacements de ville comme garantie supplémentaire. Par conséquent, la situation est celle-ci: leurs terres valent environ 30 millions, et leurs emplacements de ville, quelle qu'en fût la valeur, étaient là comme garantie d'émissions d'obligations représentant environ 24 millions. Eh bien, les terres appartiennent complètement au Nord-Canadien, et il y a un surplus très appréciable et même très considérable dépassant la totalité de l'émission sur ces terres seules. Ainsi donc, si les terres seules étaient employées à la libération de la totalité des 24 millions d'obligations, cela laisserait les emplacements de ville entièrement dégrevés et il y aurait en outre un surplus de quelques millions. Nous avons ces terres comme partie des biens hypothéqués directement, et nous avons les emplacements de ville hypothéqués comme quatrième constituant de notre garantie. Il est impossible de dire ce que valent ces emplacements. Ils appartiennent à une compagnie connue sous le nom de Town Properties, Limited, qui a fait une émission de $10,000,000 d'obligations et de $10,000,000 d'actions. Dans tous

les cas, et en nous en tenant à des chiffres très raisonnables, ces emplacements valent environ 11 à 12 millions de dollars. Ainsi donc, il y a un quatrième élement constitutif des biens hypothéqués garantissant le Trésor.

Mais nous ne nous en sommes pas tenus là. Nous avons cru que, peut-être, notre garantie pouvait être améliorée et nous avons cherché à l'améliorer de la manière suivante: les actions et les obligations de toutes les compagnies filiales constitutives sont retenues et engagées à notre garantie. Il était possible que ces compagnies fassent d'autres émissions et, en conséquence, la valeur des garanties du peuple du Canada aurait été diminuée. A cause de cela et aussi pour d'autres raisons, nous avons pris la précaution de forcer chacune de ces compagnies constitutives, avant qu'elles touchent un sou de ces $45,000,000, à donner une hypothèque aux fiduciaires en garantie complète de toutes les sommes qu'elles devraient recevoir. Chacune de ces compagnies associées est obligée, avant de toucher un sou, de nous donner une hypothèque sur les biens de son propre chemin de fer et sur sa propriété pour le montant total de toute somme que ces compagnies pourraient recevoir des $45,000,000. De cette manière, il sera impossible pour ces compagnies de diminuer la valeur des garanties que possède le Gouvernement pour les sommes reçues, soit par une nouvelle émission de valeurs, soit par quelque autre moyen. Oh ! dit l'honorable député, vous devriez hypothèquer chaque ligne! Veut-il dire par là que nous devrions hypothéquer une ligne ou une compagnie qui ne reçoit rien de cet argent; sur quoi nous baserons-nous pour lui demander une hypothèque? Si l'une de ces compagnies reçoit de l'argent—et, d'après la proposition actuelle elles se partageront tout l'argent, sauf environ $15,000,000—nous aurons hypothèque sur son actif—nous en avons déjà une sur son capital-actions—avant qu'elle ait un seul dollar de l'argent, et cette hypothèque couvrira tout ce qu'elle pourra recevoir des $45,000,000. Quelle autre garantie voudrait avoir l'honorable député? Le Gouvernement pourrait-il se faire donner une autre hypothèque sur tout le réseau? Nous avons les actions et les obligations des compagnies associées et, chaque fois qu'une de ces compagnies obtient un dollar d'argent, nous prenons une hypothèque sur les rails et sur l'actif de la compagnie comme partie de notre garantie. Nous avons tout ce qu'il est possible d'avoir pour la protection des fonds du pays. Mais, nous ne nous en sommes pas tenus là.

Le chemin de fer de Brockville à Westport a été acheté par le Nord-Canadien à une vente judiciaire, et nous avons insisté pour que cette ligne soit passée aux fiduciaires et devienne partie de notre garantie. En ce qui regarde la compagnie Brockville-Westport, notre hypothèque constitue un privilège sur les biens de la compagnie. Il y a, je crois, six catégories de garanties couvertes par une hypothèque pour garantir le peuple du pays. Si nous en éliminons cinq et conséquemment si nous éliminons une valeur égalant le montant total de notre dette, il nous reste encore le Nord-Canadien lui-même, et si toute notre dette était ajoutée aux dettes actuelles de la compagnie, notre garantie serait meilleure que celle qui a été acceptée par l'honorable député pour la garantie des $35,000,000 du Nord-Canadien d'Ontario, en 1911.

Le très honorable député dit: Pourquoi conserver à ces compagnies leur identité? J'ai déjà démontré qu'en dehors de toute raison spéciale pour conserver l'identité de ces compagnies, le pays ne s'intéresse nullement à leur fusionnement, parce que nous avons obtenu tout ce qu'il était possible d'obtenir en fait de garanties, même si toutes ces compagnies fusionnaient. Nous n'avons rien laissé de ce que nous avions le droit de prendre et de ce qui nous revenait légalement, même si les compagnies fusionnent si bien, quant à ce qui nous regarde a point de vue des garanties, le fusionnement ne peut nous servir à rien. Et, même dans ce cas, je crois qu'il y a de bonnes raisons pour ne pas insister afin d'obtenir le fusionnement. Le fusionnement comporterait que chacune des compagnies, au lieu de passer son capital-actions à la compagnie du Nord-Canadien soumis à notre garantie, passerait son actif proprement dit au Nord-Canadien soumis aux dettes qui peuvent se trouver en regard de cet actif. Tel serait l'effet du fusionnement qui n'est pas du tout celui de l'arrangement actuel. Quelles sont les objections contre le fusionnement? L'honorable député semble croire qu'il n'en existe aucune. Il dit:

Vous préparez le fusionnement dans cette résolution. Il est vrai qu'une des clauses de la résolution dit que le fusionnement pourra se produire avec la sanction de la loi des chemins de fer, et c'est le but de la compagnie du Nord-Canadien, avec la nouvelle organisation, de faciliter le fusionnement aussitôt que possible et aussi vite qu'on pourra faire disparaître les objections et

les obstacles qui s'élèvent contre cette fusion. Quelles sont les objections et quels sont les obstacles qui s'élèvent aujourd'hui contre la fusion? Tout d'abord, sous le système actuel, si une ligne particulière n'est pas avantageuse pour le réseau et lui est plutôt à charge, nous sommes à même de la laisser disparaître, nous sommes à même de dire: Nous n'aurons pas cette charge sur le réseau du Nord-Canadien, nous ne prendrons pas cette ligne qui nous cause des dettes plutôt que des revenus.

M. MICHAEL CLARK : Cela ne serait-il pas injuste pour les districts de l'Ouest que vous voulez aider ?

M. MEIGHEN : Il n'y a pas de danger de cela dans l'Ouest.

M. CLARK : Que dites-vous de l'Est ?

M. MEIGHEN : Je n'en sais rien, j'espère qu'il n'y a pas de danger là. Mais, dans le cours des événements, une chose de ce genre peut arriver et nous avons le pouvoir de laisser tomber la branche morte qui ne produit rien. Si nous permettions la fusion et que cette chose se produise, les dettes de cette ligne tomberaient sur le Nord-Canadien. Que ferait l'honorable député dans un cas de ce genre ? Supposons qu'il découvre qu'une certaine ligne qui fait partie du réseau ne rapporte pas, qu'elle contitue un fardeau et une dette pour tout le réseau, qu'elle le recule au lieu de l'avancer, comment ferait-il pour s'en débarrasser ? Il ne pourrait pas la vendre, car elle est chargée des $350,000,000 de dettes de tout le réseau. Il ne pourrait pas la vendre à moins d'aller faire un tour en Europe et rendre visite à plusieurs milliers d'actionnaires pour obtenir d'eux une libération partielle sur leurs actions. Il n'y aurait pas moyen de s'en débarrasser, elle lui demeurerait attachée, qu'elle rapporte ou non. Voici donc une obection au fusionnement. Mais, il y en a d'autres. On a découvert, non seulement sur le Nord-Canadien, mais sur d'autres réseaux, pour ainsi dire sur presque tous, que beaucoup des accessoires essentiels au succès d'un réseau de chemin de fer sont beaucoup mieux placés sous le contrôle d'une compagnie particulière. J'irai jusqu'à dire que pas un réseau de chemin de fer au monde n'a fusionné sous une seule compagnie autant de compagnies particulières que nous en trouvons dans cette affaire. L'honorable député serait-il d'avis que les compagnies de terrains fusionnent et passent leurs terrains à la compagnie du Nord-Canadien? Ici, nous verrions intervenir la loi des chemins de fer, parce qu'une compagnie de chemins ne peut posséder des terres que pour certaines raisons. Il y aurait des objections à toute fusion de ce genre. Conseillerait-il à la compagnie de télégraphe, à la compagnie de messageries, à la compagnie du tunnel et du terminus de Montréal de passer leurs biens au Nord-Canadien? Quelle a été l'idée qui a provoqué la formation de la compagnie du tunnel et du terminus de Montréal?

C'est parce que les marchés d'Angleterre demandaient que les sommes prélevées dans le but de construire des gares soient prélevées de cette manière. C'est un fait notoire que, si vous pouvez simplifier en une unité certains des accessoires d'un chemin de fer et baser vos garanties sur des contrats spécifiques, bien définis et bien compris, vous pouvez vendre les obligations de cette compagnie unique bien plus avantageusement. C'est pour des raisons de cette nature qu'on a formé la compagnie du tunnel et du terminus de Montréal, et vous ferez disparaître ces avantages si vous insistez en faveur du fusionnement. La même idée s'applique sur tout le réseau. De fait, il y a contre le fusionnement des objections, et des objections légales dont on ne pourrait pas honorablement se débarrasser à l'heure actuelle. L'honorable député le sait, parce qu'il a demandé lui-même, il y a quelques jours, qu'on dépose sur le bureau de la Chambre une liste des compagnies dans lesquelles Mackenzie, Mann, Limited ne possédaient pas tout le capital-actions. La liste a été déposée et comprend environ quatre compagnies, le Québec-lac-Saint-Jean; le Duluth-Winnipeg; le Nord-Canadien de Québec et une autre compagnie de chemin de fer dont le nom échappe en ce moment. Nous savons que la majorité du capital-actions de ces compagnies appartient à Mackenzie et Mann, Limited, ou au Nord-Canadien, mais il y a des blocs d'actions, des parts assez petites sur le total, mais assez considérables dans le cas du Duluth & Lake Superior et très considérables dans celui du Nord-Canadien de Québec, qui se trouvent entre les mains du public.

L'honorable député voudra-t-il me dire comment il pourra effectuer un fusionnement de ces compagnies dont une partie des actions est entre les mains du public? Il sait que la loi des chemins de fer protège la minorité des actionnaires et il sait qu'il ne pourrait pas demander ces actions

sans commettre une injustice criante et sans priver de leurs droits la minorié des actionnaires.

Sir WILFRID LAURIER: Parfaitement.

M. MEIGHEN: C'est parfaitement cela, si bien que tout son projet de fusionnement...

Sir WILFRID LAURIER: Tout le capital-actions de cette compagnie se trouve passé à Mackenzie et Mann par cet arrangement.

M. MEIGHEN: Du tout. Comment pourrions-nous faire un arrangement avec Mackenzie et Mann pour forcer le public à leur passer ses actions? Toutes les actions de Mackenzie et Mann sont passées aux fiduciaires pour la protection du Gouvernement.

Sir WILFRID LAURIER: Les actions d'autres parties, aussi, selon votre convention.

M. MEIGHEN: Si le très honorable député peut me prouver cela, j'accepterai un amendement. Qu'il lise simplement là où nous établissons que toutes les actions, mêmes si elles sont détenues au dehors, doivent être remises aux fiduciaires. Ce serait une confiscation pure et simple, et elle n'existe pas dans cette résolution. Le capital qui doit être remis est chaque fois indiqué dans l'inventaire, avec la somme en regard du nom de la compagnie. C'est là le capital qui est remis, c'est là le capital appartenant à Mackenzie, Mann and Company, Limited, si jamais ils en ont eu. Quant au Duluth-Winnipeg, la majeure partie du capital appartient au Nord-Canadien lui-même. Là où l'autre capital doit être remis, c'est du capital appartenant à Mackenzie, Mann and Company, Limited, car nous n'avons pas le droit, à moins de commettre une confiscation des plus audacieuses, de demander que d'autres remettent leurs actions au chemin de fer Nord-Canadien. Pour être dans le vrai, on ne peut pas trouver les autres dans le cas du Québec au lac Saint-Jean. Voilà pourquoi Mackenzie, Mann et compagnie n'ont pas ces actions. Ils les ont cherchées vainement dans toutes les parties de l'univers, Je me demande comment fondre toutes ces actions en cours, en vertu des articles 361 et 362 de la loi des chemins de fer. Les dispositions de la loi des chemins de fer touchant la fusion, sont faites pour protéger les petites capitalistes, et nous n'aurions aucun droit en justice de les rappeler, même si nous le voulions. Nous avons naturellement ce droit, mais l'appliquer serait injuste. Elles exigent un avis et une requête des deux tiers des actionnaires à la commission des chemins de fer. La commission doit alors publier dans la "Gazette du Canada" un avis declarant qu'à l'expiration d'un mois, elle demandera au Gouverneur en conseil la permission de fusionner, et dans cet intervalle les actionnaires ont le droit de comparaître et de se faire entendre; et l'on ne saurait dire quel temps s'écoulera avant que le Gouverneur en conseil puisse entendre la requête. Après que les actionnaires sont entendus, il faut les protéger.

Je vous demande comment vous allez les protéger tant qu'il y aura des actionnaires à l'étranger? A mesure que les actions détenues par le public rentrent et deviennent la propriété de ces hommes, et reviennent au régime administratif, la fusion est alors possible, et c'est le but et la tendance de toutes les compagnies propriétaire du réseau du Nord-Canadien d'effectuer une fusion aussitôt que possible. Voilà pour la question de fusion, et pour l'avantage de conserver l'identité de la compagnie primitive. Je demanderai, comme dernier mot, qu'il me soit permis de faire comprendre au très honorable député que si nous avons conservé, dans cet arrangement, tous les avantages des identités individuelles de la compagnie, nous n'avons rencontré aucun obstacle, nous n'avons inscrit aucune faiblesse à la convention, ni mis notre sécurité en danger, en manquant la fusion de la compagnie. Le très honorable député se plaint que la garantie est illusoire parce qu'elle vient après une première hypothèque de $312,000,000, dit-il. Il dit: Vous ne pourriez pas vous emparer du réseau, même s'il tombait en faillite, car vous auriez à payer $312,000,000. Naturellement, ou du moins nous l'accepterions. Que dirait le très honorable député s'il trouvait dans le Nord-Canadien en position difficile et s'il croyait sincèrement que ce chemin de fer est menacé de ruine et a besoin de l'argent? Qu'accepterait-il lui-même comme garantie pour avoir promis de prêter l'argent? Il ne pourrait pas avoir le réseau sans se charger des dettes; il lui faudrait prendre les garanties mêmes qu'il dit aujourd'hui être illusoires et sans aucune valeur. Après qu'il l'aurait pris, il verrait quelques-uns de ses partisans se dresser derrrière lui et lui dire: Vous avez toutes les garanties, rien de mieux ne pourrait arriver au pays. Car c'est là le raisonnement tenu par l'honorable député de

Renfrew-sud en 1911, alors qu'il disait que ce serait d'un grand avantage pour le pays si le chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario faisait faillite, et si nous étions obligés de prendre cette ligne sans tête de ligne et sans les accessoires d'un chemin de fer. Le très honorable député a une autre objection, et cette fois-ci, il est plus vigoureux qu'à l'ordinaire dans la présentation de son objection. Mais, dit-il, nous donnons $45,000,000 de notre crédit. Nous chargeons notre pays d'une responsabilité indirecte de $45,000,000 pour le Nord-Canadien, et sur mon âme je n'ai pas le courage de le faire à moins d'avoir la majeure partie des actions. C'est là sa pénultième objection. Je sais que les besoins politiques étaient très grands dans le cas actuel. C'est là une confession que le très honorable député a faite au rédacteur du "Toronto Globe". A tout prendre, il a été de beaucoup plus modéré, beaucoup plus logique, plus clairvoyant quant aux avantages de son parti; mais il a fait cette concession qu'il suivrait la dictée de ce monsieur jusqu'au point d'insister pour une majorité des actions.

Voici un des traits marquants de sa politique qu'il nous était impossible de prévoir. Je serais le dernier à prétendre que le très honorable député se dirait satisfait de cette convention si elle comportait 60 millions du capital au lieu de 40 millions. Le très honorable député a lui-même fait des transactions de chemin de fer aux jours d'antan. Il a fait une transaction en 1903 et il n'a pas pris grand capital à cette époque. Mais, disait-il, nous avons payé 20 millions en subventions à cette compagnie depuis que le Gouvernement actuel est au pouvoir. Je ne le crois pas. Je calcule que les subventions du Gouvernement actuel forment un total de $15,000,000, mais en tout cas la différence n'est pas très grande. Les subventions totales que le Nord-Canadien et les compagnies filiales ont reçues se chiffrent à environ 25 millions. Voilà la totalité de leurs subventions. De plus, leurs obligations ont été aussi garanties dans des proportions considérables. Je crois qu'elles l'ont été jusqu'à concurrence de $131,000,000; et par dessus cela, elles ont levé $176,000,000 sans aucun crédit et sans assistance aucune. Voilà en quelques mots l'histoire du chemin de fer Nord-Canadien, 25 millions à peu près en subventions diverses. Le très honorable député se rappelle-t-il la subvention qui a été donnée par notre pays au Grand-Tronc-Pacifique, sous sa législation obligatoire ? Nous emploierons le mot subvention, car c'est le terme sur lequel insistait l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) dans le débat sur le Transcontinental. Il disait que les sept ans d'intérêts étaient des subventions, et rien qu'une subvention, nous l'appellerons donc subvention ce soir. Quel a été l'intérêt de sept années qu'il a payé sous forme de subvention au Grand-Tronc-Pacifique ? $181,000,000; c'est le coût du Transcontinental de Moncton à Winnipeg. La compagnie devait payer l'intérêt sur $181,000,000 après sept ans; il nous faut le payer entre-temps et cela coûte 4 pour 100 au pays. Je demanderai maintenant à mon honorable ami ce qu'est l'intérêt sur $181,000,000 pendant sept ans à 4 pour 100 ? Environ 50 millions rien que sur cet item. Voilà la subvention que le chef de l'opposition a engagé le pays à payer au Grand-Tronc-Pacifique; mais il a obligé le peuple à payer bien plus que cela. Il l'a obligé à payer l'intérêt pendant sept ans sur la section des montagnes, sans recours—pas de remboursement—et cette responsabilité est de 11 à 12 millions, et je crois même l'avoir trop restreinte. Ajoutez les 50 millions à cela, et vous obtenez 61 à 62 millions de subvention au Grand-Tronc-Pacifique pour lui faire construire une voie ferrée de Winnipeg à l'océan.

Mais plus que cela, il avait ajouté une clause d'exécution à son bill; il n'a pas eu d'actions ou de titre de propriété en compensation, mais il a réussi à obtenir une clause d'exécution en conséquence de laquelle le pays est pris pour 13 millions, dont $4,900,000 ont été payés jusqu'ici; et dans le but de ne pas être obligés de payer le reste, nous achetons nous-mêmes les obligations, qui nous coûtent naturellement beaucoup plus cher que ce que nous pourrions en avoir. Si nous laissions vendre les obligations et si nous payions la différence, comme nous sommes forcés de le faire par la clause d'exécution, nous perdrions 13 millions de plus. Ajoutez cela aux 61 ou 62 millions et vous avez 74 ou 75 millions de subvention donnée au Grand-Tronc-Pacifique. Mais nous ne pouvons pas malheureusement nous arrêter là. Nous avons entrepris de donner au Grand-Tronc-Pacifique l'usage, pendant cinquante ans, du Transcontinental national, à 3 pour 100, et nous avons actuellement 4 pour 100 à payer sur notre propre mise. Nous perdons là-dessus 4 pour 100. Il peut se faire que dans cet intervalle le taux

diminuera. Supposons que 3 et demi pour 100 constitueraient un taux raisonnable. Capitalisez-le, et vous portez la subvention au Grand-Tronc-Pacifique à environ 100 millions. Voilà la subvention que les honorables membres de la gauche ont cru bon de payer en plus de leur garanties au Grand-Tronc-Pacifique. Pourquoi? Pour assurer la construction d'une ligne entre Winnipeg et la côte du Pacifique d'environ 1,750 milles de longueur, le très honorable député a obligé la nation à payer 100 millions de subvention au Grand-Tronc-Pacifique, ou, sur cette base, environ $60,000 par mille. Puis, par surcroit, nous payons le Transcontinental nous-mêmes, directement. Nous engageons donc en déboursé sur capital, pour lequel nous avons naturellement le chemin de fer, environ $181,000,000 en plus, comme coût de construction du Transcontinental de Winnipeg à Moncton. Si nous étendons la subvention à tout le réseau, nous avons donc payé en subvention au Grand-Tronc-Pacifique environ $30,000 par mille sur chaque mille de voie entre l'Atlantique et le Pacifique. Puis nous construisons par surcroit nous-mêmes plus de la moitié de la ligne, et nous garantissons la construction jusqu'à concurrence des trois quarts de la somme pour tout le reste. Voilà le marché que le très honorable député a fait pour le Transcontinental.

On aurait pensé qu'il aurait demandé une certaine compensation pour l'Etat. On aurait pensé qu'il n'aurait pas été satisfait d'être un intéressé de deuxième ordre dans l'entreprise du Grand-Tronc-Pacifique. Il est bien réellement un associé dans cette transaction; le pays est, il est vrai, associé, mais associé commanditaire, il est associé excepté lorsque vient le temps de payer, mais la compagnie ne partage jamais lorsque vient le temps de recevoir. Il a pris grand soin que tout l'argent allât à la compagnie et que tout le pays eût tous les risques. Tel est le marché qu'il a fait, et pas un dollar d'actions n'a été donné au pays. Aucune chose possible—quelque profitable que puisse être la ligne—de faire rentrer jamais dans le Trésor la moindre partie des sommes payées comme subvention, ou que le pays soit jamais indemnisé de la dette immense indirecte qui pèse sur lui. Et pourtant, le très honorable membre dit qu'il ne voit comment il pourrait consentir à laisser l'opposition voter en faveur d'un bill qui ne donne au pays que $40,000,000 valant d'actions du Nord-Canadien pour les $45,000,000 de garantie. Je suis heureux de voir qu'il admet que nous devons être indemnisé pour la garantie. C'est sa première conversion à cette doctrine, c'est-à-dire en ce qui concerne le pays. Il a reconnu la valeur de cette doctrine en 1903 en ce qui concerne ces compagnies particulières. La compagnie du Grand-Tronc a garanti celle du Grand-Tronc-Pacifique, et en échange de cette garantie, elle a obtenu toutes les actions du Grand-Tronc-Pacifique. Le pays a garanti les trois quarts du coût de construction de toute la ligne et pour cette garantie, et pour les $100,000,000 de subvention, il n'a jamais eu un dollar. Et aujourd'hui le très honorable chef de l'opposition dit que nous devons être blâmés parce que nous exigerons seulement cette modique indemnité de $40,000,000 d'actions de notre garantie. L'Etat sera propriétaire des deux cinquièmes des actions du Nord-Canadien, quoi qu'il puisse advenir. Si l'entreprise réussit, ainsi qu'il y en a toute apparence, alors la valeur de ces actions entrera dans le Trésor de l'Etat; et il y a toute raison de croire qu'avant très longtemps ces actions vaudront le pair, et que le Gouvernement du premier ministre actuel aura remboursé le Trésor des $40,000,000 que le Gouvernement de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) a gaspillé sur le Transcontinental national.

M. MICHAEL CLARK: Mon honorable ami me permettra-il de lui poser une question? Quel est le chemin de fer qui a le plus de ponts en bois?

M. MEIGHEN: Je remercie l'honorable député de Red-Deer d'avoir mentionné ce point. La compagnie du Nord-Canadien construit ses lignes d'une façon pratique, d'après des méthodes d'affaires. Elle a construit des ponts en bois et aussi des ponts en acier là ou elle pouvait le faire à meilleur marché. Nous aurons un transcontinental qui coûtera, au plus, environ $40,000 le mille d'un océan à l'autre au lieu de $100,000 le mille; et il en résultera que l'Etat aura un concurrent réel dans l'industrie des transports, au lieu d'un facteur dont la seule influence en matière de concurrence est d'augmenter les taux. Mais est-ce que j'ai dit $40,000 pour le Nord-Canadien contre $100,000 pour le Transcontinental? Cela ne rend pas la moitié de la justice due au Nord-Canadien. Que comprenons-nous dans le réseau du Nord-Canadien? Nous comprenons la ligne d'un océan à l'autre et tous ses embranchements; nous comprenons les voies d'accès et les gares

dans toutes les villes que le réseau traverse; nous incluons les 4,002,000 acres de terre et ce qu'elles rapporteront, nous incluons les lignes télégraphiques et téléphoniques; nous incluons les compagnies de messagerie et de roulage; nous incluons les compagnies de navigation qui possède deux steamers sur l'Atlantique, et nous incluons un quart de million de dollars d'assurance sur un des steamers qui a brûlé. Nous avons aussi tous les services qui complètent un chemin de fer, et même, alors, le total des obligations émises n'est que d'environ $30,000 du mille.

D'un autre côté, quelle est la situation du Transcontinental national? Il a coûté au pays en espèces $180,000,000 pour environ 1,800 milles de voie, et cette ligne qui coûte $100,000 du mille, ne vous donne pas un service de steamers; vous n'avez pas une gare terminus—oui, vous avez un terminus. . .

Sir WILFRID LAURIER: Non, il n'y en a pas.

M. MEIGHEN: Alors je concédais déjà trop à mon très honorable ami. Mais je sais que vous n'avez aucune compagnie de messagerie; aucune compagnie de roulage; aucune compagnie de teamers; aucune compagnie de télégraphe; vous n'avez pas 4,000,000 d'acres de terre; pas d'emplacements de villes; rien autre chose qu'une ligne nue de chemin de fer entre Winnipeg et Moncton. Telle est la comparaison entre la proposition actuelle du Gouvernement et ce qu'a fait le gouvernement du très honorable sir Wilfrid Laurier.

La politique de chemin de fer du très honorable chef de l'opposition a un autre caractère distinctif. Le bill actuel nous donne un moyen sommaire de prendre possession du réseau, un moyen qui nous donne en garantie réelle les autres 60 p. 100 du capital-actions. Nous savons que nous possédons les droits ordinaires que tout créancier hypothécaire possède, de même que les droits de celui qui garantit une hypothèque, le droit de se substituer au prêteur par subrogation, et dans le cas de défaut de paiement nous pouvons exercer les droits d'un créancier hypothécaire et prendre protection du réseau comme liquidateurs. Nous savons que nous avons ce droit, mais nous avons le moyen additionnel sommaire de procéder par simple acte du Parlement pour prendre possession du réseau comme propriété appartenant au peuple du pays et d'éliminer définitivement les autres intéressés dans le dit chemin de fer. Et non seulement nous avons fait le marché de telle façon que tous les biens du chemin de fer Nord-Canadien et tout autre intéressé dans ce réseau seront éliminés, et qu'en cas de défaut de paiement, tous ces biens deviendront la propriété du peuple canadien; mais nous avons mis encore dans la marmite les 10 millions en actions de la société des terrains de ville, les 10 millions de dollars de garantie, bien qu'elles soient la propriété personnelle de Mackenzie et Mann, et dans le cas où l'Etat prendrait possession du réseau, lui seul aurait tout le bénéfice des emplacements de ville. Ce moyen sommaire nous est donné. Il est vrai qu'il faut que ce soit par acte du Parlement. Le Gouvernement n'a pas cru qu'il était sage de lier les législateurs futurs. Nous avons pourvu à ce qu'un autre parlement, au cas où la compagnie ferait défaut, aura le pouvoir de nommer des directeurs du réseau, et nous investissons ces directeurs du pouvoir entier de vendre le réseau à n'importe quelle corporation que le Parlement créera pour cette fin. Ou, si nous préférons, nous pouvons nous-mêmes par un acte du Parlement décréter que ce réseau est la propriété du pays, et que les intérêts de toutes personnes quelconque en dehors du peuple canadien disparaissent. L'idée de cela est que nous mettons présentement tous les intéressés et tous les actionnaires parties à ce contrat, et nous leur disons: Par les présentes vous vous engagez, au cas de défaut de paiements, à ne pas porter appel au Parlement fédéral si votre chemin de fer est confisqué d'une façon ou d'une autre, mais vous laissez par les présentes au Parlement national pleine et entière liberté de disposer comme il le jugera le mieux, dans l'intérêt du peuple canadien, des biens du Nord-Canadien. Telle est la procédure sommaire tracée ici pour prendre possession du réseau.

Quelle est la différence entre cette procédure et celle de l'ancien Gouvernement? Celui-ci avait-il quelque méthode semblable? Non. Il avait, il est vrai, le moyen ordinaire de subrogation; ce sont les méthodes ordinaires de la loi commune, et elles sont insérées dans le bill de l'ancien Gouvernement. Il a le droit de prendre possession du Grand-Tronc-Pacifique comme liquidateur, et alors, le réseau donnant des bénéfices, la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique pourrait reprendre le réseau et toucher les bénéfices. Mais si le réseau faillit, tout est fini, et le pays n'a qu'à payer les pertes et tout ce qui s'ensuit. Telle était la méthode employée par l'ancien Gouvernement pour prendre possession d'une ligne dont il avait garanti les actions. Et lorsqu'en

1911 le député actuel de Renfrew-sud (M. Graham) présenta au Parlement sa résolution garantissant l'émission de $35,000,000 d'obligations du Nord-Canadien d'Ontario, elle ne contenait aucune disposition sommaire, et le seul droit que le pays s'était réservé, étaient ceux de subrogation. Le seul moyen que le Gouvernement avait à sa disposition de substituer l'Etat aux porteurs d'obligations et d'exercer ses droits, était de nommer un liquidateur. Comme conséquence, si le réseau donnait des bénéfices, les porteurs d'obligations pouvaient venir demander leur argent, et ils auraient été satisfaits, mais si le réseau ne réussissait pas, la perte retomberait sur le pays.

Pendant ces dernières semaines on nous a dit bien souvent que nous étions très parcimonieux de nos renseignements, et très lents à les donner au public. Je ne crois pas que jamais loi ait été proposée dans cette Chambre accompagnée d'autant de données que nous en fournissons aujourd'hui. Nous n'avons rien caché. Le très honorable chef de l'opposition a demandé les noms de tous les entrepreneurs et de tous les créanciers du réseau du Nord-Canadien. Il voulait même avoir les noms de ceux auxquels, en n'importe quel endroit du Canada, la compagnie du Nord-Canadien pouvait devoir $1.50; il voulait connaître les noms de chaque individu ou de chaque créancier dans ces $21,262,000.

Non seulement on n'a pas cru à l'utilité de ces renseignements, mais on a pensé qu'il n'y aurait jamais moyen de révéler des détails comme ceux-là. Mais qu'a fait l'honorable député de Renfrew en 1911, quand il est venu demander, comme ministre des Chemins de fer, une garantie en faveur du Nord-Canadien? Il l'a demandée sans rien connaître au sujet de la situation de la compagnie. Il ne savait pas ce que le réseau avait coûté, ni pour combien il avait émis d'obligations, ni ce qu'il devait coûter en sus, il ne l'avait pas fait étudier et il ne possédait aucune donnée, comme il l'a lui-même avoué dans la Chambre. Il a signalé certains points éloignés, jusqu'où la ligne allait se rendre, mais le tracé de la ligne, il ne le connaissait pas.

M. GRAHAM: Et l'honorable député ou quelqu'un de ses amis a-t-il voté contre cette garantie?

M. MEIGHEN: Nous avons demandé des détails, nous avons protesté contre cette garantie, nous avons adjuré le Gouvernement de nous dire sur quoi elle était fondée. Ce n'est pas que nous y fussions opposés, en principe, mais l'honorable député n'avait aucune raison de ne pas renseigner le pays avant de lui imposer cette responsabilité. Nous avons, cette année, déposé sur le bureau de la Chambre tout un recueil de données que pas un membre de la gauche n'a encore parcouru en entier, et quand on a garanti $35,000,000, il y a trois ans, le bureau de la Chambre était aussi nu que la table de Lazare. Puis, le chef de l'opposition, parlant de l'article relatif au trafic, pense avoir découvert la farce que la presse libérale a annoncée à son de trompe qu'on découvrirait dans les propositions du Gouvernement, au sujet du Nord-Canadien.

A l'entendre, cet article est si dangereux qu'il soustrait le Nord-Canadien à la juridiction de la commission des chemins de fer, relativement aux tarifs de transport. Le Nord-Canadien-Pacifique est aujourd'hui une compagnie provinciale, il a fait garantir ses obligations par la Colombie-Anglaise et a fait avec le gouvernement de cette province un arrangement d'après lequel celui-ci réglemente les tarifs, et il n'a pas voulu que le Gouvernement fédéral exerçat cette réglementation par l'entremise de la commission des chemins de fer. Voilà. Mais la loi est la loi, et celle de ce pays—article 6 de l'acte des chemins de fer, je crois - exige que la juridiction provinciale cesse et que la juridiction fédérale commença dès que l'exploitation d'une compagnie de chemin de fer bénéficie de la déclaration d'utilité publique. Par conséquent, cet article a évidemment pour effet d'assujettir le Nord-Canadien-Pacifique et tout autre chemin compris dans ce réseau, à la juridiction de la commission des chemins de fer. Mais, dit le chef de l'opposition, vous avez annulé l'effet de votre article absolu par cet article de votre convention au sujet du trafic. Quel est cet article concernant le trafic? Le voici:

(b) Le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires, et chacune de ces compagnies devront conclure des conventions de temps à autres avec le Gouvernement au sujet de l'échange mutuel du trafic entre le Canadian-Northern et les compagnies constituantes ou subsidiaires ou chacune de ces compagnies avec les chemins de fer l'Etat.

C'est-à-dire que le Nord-Canadien lui-même, possédant les actions de toutes les autres compagnies ou de n'importe laquelle de ces autres compagnies, comme le Nord-Canadien du Pacifique, passera, quand il y sera appelé, une convention au sujet de l'échange mutuel du trafic avec un chemin de fer de l'Etat, aux conditions qu'ils auront établies de consentement mutuel, et s'ils

ne peuvent s'entendre, la commission des chemins de fer fixera elle-même les conditions, mais il sera défendu de fixer une condition touchant à cette convention relative au trafic entre la compagnie et le chemin de fer de l'Etat, qui annule toute convention déjà conclue. D'abord, si on ne se prévaut jamais de cet article, il n'y a pas de rappel de l'article général établissant la juridiction, n'est-ce pas?

Si nous ne demandons jamais au Nord-Canadien du Pacifique de faire, au sujet du trafic, une convention avec un chemin de fer de l'Etat, nous ne nous prévalons jamais de l'article et, par conséquent, il n'y a pas de rappel, de fait, quand il y en aurait un dans le cas où nous nous en serions prévalu. Je m'arrête pour demander si quelqu'un trouve à redire à ce raisonnement. On garde le silence? J'en conclus que ce raisonnement est tout à fait clair. Qui s'imaginera que le Gouvernement, propriétaire de l'Intercolonial, va demander au Nord-Canadien du Pacifique, situé à 2,000 milles de distance, de conclure une convention au sujet du trafic? Cette ligne est dans la Colombie-Anglaise. Comment ferait-elle une telle convention avec l'Intercolonial, qui ne se rend pas à la limite ouest de la province de Québec? L'objection soulevée par le chef de l'opposition est donc purement académique. Impossible de concevoir une telle convention entre une compagnie constituante de la Colombie-Anglaise et un chemin de fer de l'Etat, n'est-ce pas? Je dis plus. Quuand même on appliquerait l'article, il n'aurait pas le moindre effet pour la réglementation des tarifs par la commission des chemins de fer. Si l'Etat avait un chemin de fer qui se rendît jusqu'à la Colombie-Anglaise et qu'il voulût conclure avec le Nord-Canadien du Pacifique une convention au sujet du trafic, c'est-à-dire ayant pour objet l'échange mutuel du trafic et la répartition des tarifs, mais que le Nord-Canadien du Pacifique refusât, alors ce serait à la commission des chemins de fer de trancher la question.

Mais tout cela resterait étranger à la réglementation du tarif. Ce pouvoir, c'est la commission des chemins de fer qui l'a, c'est elle qui fixe les prix, la convention concernant le trafic ne saurait porter que sur l'échange mutuel du trafic et la répartition des tarifs. Il y a encore plus. La convention dont a parlé le chef de l'opposition n'est pas une convention relative au trafic. Cette entente entre le Nord-Canadien du Pacifique et le gouvernement de la Colombie-Anglaise n'est pas de ce genre. Par conséquent, elle ne peut toucher à la juridiction de la compagnie des chemins de fer, parce que l'article signifierait, comme il doit signifier et signifie, qu'une convention relative au trafic comme le Gouvernement en a fait une ne pourrait être violée par les conditions que la commission des chemins de fer imposerait. Le Nord-Canadien n'a pas fait une telle convention, mais le Gouvernement, lui, en a fait une avec le Grand-Tronc pour l'échange du trafic à Montréal. Nous étions donc tenus de protéger l'intérêt du pays en soutenant que nous ne pouvions conclure avec le Nord-Canadien une convention qui eût constitué une violation des obligations que nous avions assumées dans celle que nous avions conclue avec le Grand-Tronc. Voilà l'effet de l'article (*b*) que le chef de l'opposition trouve si redoutable, et je vais récapituler les raisons pour lesquelles son objection est sans valeur:

1. Il est impossible que l'article s'applique par rapport au Nord-Canadien du Pacifique, parce que nous n'avons pas de ligne qui se relie à celui-là et qui puisse faire avec lui une convention concernant le trafic;

2. Deux compagnies peuvent faire entre elles une convention concernant le trafic et comportant répartition des tarifs sans violer aucun arrangement existant avec le Gouvernement quant aux tarifs eux-mêmes;

3. La convention intervenue entre le Nord-Canadien du Pacifique et le gouvernement de la Colombie-Anglaise n'est pas du tout une convention concernant le trafic.

Je crois avoir scruté les objections du chef de l'opposition au projet de résolution du Gouvernement, non pas aussi à fond que je l'eusse désiré, mais aussi complètement que pouvait me permettre le peu de temps à ma disposition.

Je ne crois pas devoir retenir la Chambre davantage dans un examen plus détaillé des dispositions du projet du loi. Cela pourra mieux se faire en comité. Bien que, selon nous, le projet soit complet et que de toute manière il sauvegarde l'intérêt public, il n'est pas cependant mis devant la Chambre comme pièce invulnérable, comme absolument parfait et auquel il serait impossible d'apporter des améliorations, mais comme un projet que nous invitons tous les membres de cette Chambre indistinctement à critiquer, et s'il peut y être fait des modifications avantageuses au public, nous accepterons avec plaisir les conseils qui nous seront donnés. Toujours est-il, monsieur l'Ora-

teur, que nous déposons sur le bureau et soumettons au Parlement ce projet comme étant la solution d'un problème extrêmement difficile à tous les points de vue, et nous disons que, selon nous, ce projet sauvegarde l'intérêt public, en même temps qu'il fait droit à toutes les justes réclamations des capitalistes; ce n'est en effet qu'à cette condition de tenir compte des intérêts privés comme de ceux du public que l'objet dernier du Gouvernement sera atteint.

M. W. F. NICKLE (Kingston): Si mon intention en prenant la parole eût été de répondre à l'honorable solliciteur général (M. Meighen), son éloquent et habile discours pourrait à la dernière minute m'en avoir détourné, mais ce n'est pas, monsieur l'Orateur, avec cette intention que je prends la parole. J'éprouve quelque embarras ce soir à énoncer devant cette Chambre et le pays les motifs qui m'engagent à me séparer de mon parti sur cette question. Ce n'est pas chose plaisante que de se séparer d'hommes qui depuis longtemps ont été des frères, et la chose devient moins plaisante encore lorsque l'attitude que l'on prend est mise à profit par des adversaires qui faussent nos conclusions et dénaturent nos motifs.

En acceptant d'être porté candidat pour la ville de Kingston, je me suis réservé le droit d'exercer mon jugement et d'exprimer mon opinion sur tout sujet qui n'intéresse pas foncièrement le parti conservateur, et c'est dans l'exercice de ce droit que j'aborde ce soir l'examen de la question qui nous est soumise. Je ne crois pas, monsieur l'Orateur, qu'il y ait ce soir dans cette assemblée personne qui plus que moi soit fidèle aux traditions du parti, tel que nous les concevons; mais je n'admettrai point qu'il soit indispensable à la préservation de la discipline d'un parti de répondre aux appels faits à ses membres de manière à perdre toute individualité.

Comme je l'ai dit, ce n'est pas sans difficulté que j'aborde ce sujet. Mon excellent ami le solliciteur général avoue avec franchise que le Gouvernement n'entend pas être lié par la teneur de ce bill, qu'il est prêt à le laisser discuter et à accepter les amendements que, dans son opinion, il serait utile d'adopter.

C'est chose étrange que le rôle important qu'a joué dans l'histoire de ce pays la législation relative aux chemins de fer. Vers 1850, nous avions la compagnie du Grand-Tronc; de 1860 à 1870, nous avons eu l'Intercolonial; puis est venu, de 1870 à 1880, le Pacifique-Canadien; sur la fin du siècle dernier, ç'a été le tour des chemins de fer de la province d'Ontario et du projet de voie ferrée du Yukon; depuis 1900, il nous est arrivé le Transcontinental national et le Canadian-Northern. Il y a à mon sens beaucoup de vrai dans ce que dit le solliciteur général de la construction du chemin de fer Transcontinental national et du fléchissement des tarifs de chemin de fer amené par la concurrence de cette ligne. Si je ne me trompe sur l'idée qui a présidé à la construction de cette voie, ç'a été, selon M. Hays, de la construire de façon à y pouvoir faire circuler avec économie de très longs trains, afin de contrebalancer un accroissement des frais de fonctionnement dû à une augmentation du chiffre des salaires et des prix du matériel. Mais après les irrégularités commises et les folles dépenses que l'on a faites à l'occasion de cette ligne et qui en ont augmenté le coût dans des proportions si exagérées, je me vois obligé de dire que cette voie cesse d'être un élément sur lequel on puisse compter pour obliger les autres lignes à entrer en composition. Si je savais bien la pensée de MM. Mackenzie et Mann, ou de la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, ce serait à un tout autre point de vue qu'ils ont abordé la question. Ils ont bâti leur ligne plus particulièrement en vue du peuplement des lieux par où ils passent. Les frais de premier établissement ont été réduits à leur minimum, dans l'idée de l'améliorer ensuite en prenant sur la recette ou quand il leur viendrait des fonds indirectement recueillis. D'où il suit nécessairement que, là où les pentes sont abruptes et les courbes brusques, les frais d'exploitation sont grands, bien que soit faible la dépense relative à la construction de la voie et comparativement bas les intérêts à payer. Quelle que soit mon opinion sur ce que le parti libéral aurait dû faire en 1903, on y attachera, je suppose, que bien peu d'importance, et l'on n'y fera guère attention; mais je n'en dirai pas moins, en invitant cette Chambre et le pays en général à y réfléchir que, du point de vue de l'économie—et j'insiste sur ce mot "économie"—il eût été mieux pour le gouvernement d'alors de faire quelque arrangement avec le Pacifique-Canadien, dont la ligne passe à la tête du lac Supérieur, que de lancer le Canada dans les frais de construction, à cet endroit, d'une autre ligne.

Mais en sus de cette considération d'économie, il en est une autre. J'ignore les motifs qui animaient le chef actuel de l'opposition (sir Wilfrid Laurier). Il se peut qu'il se soit inspiré de l'idée que dans l'ouest le Canada devait s'étendre non

seulement en longueur mais en largeur, et que d'un point de vue national et politique, il ait jugé utile de développer le pays dans le haut du lac Supérieur. C'est peut-être de là que lui est venue l'idée de ce deuxième transcontinental. Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, une chose qui m'a toujours intriguée depuis 1911, ç'a été de savoir pourquoi le ministre des Chemins de fer d'alors avait encouragé la construction d'un troisième transcontinental par une garantie de $35,000 par mille d'une voie de près de 1,000 milles de longueur. Il aurait sûrement été plus sage d'incorporer le Transcontinental national avec le réseau du Canadien-Northern pour n'en faire qu'un seul réseau. C'eût été plus économique et cela aurait certainement secondé nos intérêts nationaux et politiques. Mais ce plan n'a pas été adopté, et il y a, je suppose, bien peu à gagner dans un examen de ce qui aurait pu être fait. Avant, toutefois, de sortir du passé, je désirerais signaler à l'attention de cette Chambre et du pays en général, surtout de mes commettants, que lors de la demande faite l'année dernière d'une aide nouvelle à la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, des députés de mon parti m'ont reproché mon opposition à toute aide qui serait accordée sans une enquête sur les affaires de la compagnie.

J'ai dit aux ministres que, selon moi, qu'à mon avis, jamais le réseau du Canadian-Northern ne se pourrait terminer avec la somme que l'on demandait. Mais on m'a opposé l'assertion d'un fonctionnaire du Canadian-Northern, lequel soutenait que si cet argent lui était accordé la compagnie seraient en état de pousser les travaux jusqu'à achèvement. On m'assurait qu'une suspension de ces travaux serait un malheur national; que le Canadian-Northern était si intimement lié aux établissements de finance de ce pays qu'une cessation des travaux aurait pour conséquence un bouleversement des affaires, et que le Canada subirait un recul dont il se ressentirait pendant un demi siècle. J'ai peut-être eu tort de céder devant cet argument, mais, comme vous vous en souviendrez, monsieur l'Orateur, le projet de loi a été présenté à la Chambre dans les derniers moments de la session et alors qu'il restait bien peu de temps pour des recherches ou des enquêtes.

Cette année, cependant, lorsque j'ai vu à l'œuvre, dans les couloirs de cette Chambre et pour ainsi dire dès les premiers jours de la session, les gens du Canadian-Northern, il m'a paru que le moment était arrivé d'ouvrir l'œil sur les affaires de cette compagnie et sur ses relations avec le Gouvernement. Après avoir donné à cette question tous mes soins, permettez-moi, monsieur l'Orateur, de dire que mon opinion ce soir est la même que j'émettais il y a un an: que ça été une faute en 1913 d'aider le Nord-Canadien, et le marché que suggère aujourd'hui le Gouvernement est un mauvais marché pour l'Etat.

Je vais, si on le veut bien, revoir un peu l'histoire du Nord-Canadien. Je désirerais que le pays sache à quoi s'en tenir sur l'organisation et l'administration de cette ligne. Je ne sais si les membres de cette Chambre connaissent l'histoire de cette compagnie, mais je sais qu'il m'a fallu de longues heures pour extraire de nos statuts ses aventures financières et les complications de ses divers fusionnements et absorptions de sociétés similaires. Je demanderai à la Chambre de remonter avec moi jusqu'à l'année 1880. Cette année-là, une pétition a été présentée au Parlement pour une autorisation à une compagnie dite Nelson Valley Railway and Transportation Company. Cette pétition a été favorablement accueillie, et une loi (43 Victoria, chapitre 57) autorisait la compagnie à entreprendre certaines opérations. Une autre loi de la même année (43 Victoria, chapitre 59) accordait de semblables pouvoirs à la Winnipeg and Hudson Bay Railway and Steamship Company. La première de ces compagnies était autorisée à construire une ligne entre la rive nord du lac Winnipeg, ou les rivières navigables qui de ce lac coulent vers le nord, et les rivages de la baie d'Hudson, sur ou près du fleuve Churchill, avec embranchement sur les voies du Pacifique à l'ouest du lac Winnipegosis. Un décret du conseil du 28 juillet 1882 autorisait le don à la Nelson Valley Company de 6,400 acres de terre par mille pour l'établissement de sa voie principale et d'un embranchement, le tout estimé à près de 800 milles de parcours.

La compagnie Winnipeg and Hudson Bay était autorisée en vertu de sa charte à coustruire un chemin de fer depuis la ville de Winnipeg jusqu'à Port-Nelson ou quelque autre point sur le rivage de la baie d'Hudson à proximité du fleuve Nelson. Aux termes d'un décret du conseil du 28 juillet 1882, la concession de terres à la compagnie fut autorisée, à des conditions spécifiées, pour sa ligne de Winnipeg à Port-Nelson, la distance étant indiquée comme approximativement de 573 milles,

savoir 3,840 acres par mille jusqu'au 54e degré de latitude, et 6,400 acres par mille depuis cet endroit jusqu'au terminus à Port-Nelson. Aux termes du chapitre 69 de la 46e Victoria (1883), le fusionnement des deux compagnies fut autorisé, et ce fusionnement paraît, en effet, avoir été accomplis, mais l'année suivante, 1884, en vertu du chapitre 70 des Statuts de la 47e Victoria, la loi en question fut révoquée, la liquidation des affaires de la compagnie Nelson Valley fut autorisée, ainsi que le transfert de tous ses droits, privilèges et concessions à la compagnie Winnipeg and Hudson Bay. Aux termes de cette loi de 1884, les pouvoirs de construction de la compagnie Winnipeg and Hudson Bay furent modifiés, et elle fut autorisée à construire une ligne de chemin de fer, soit à partir de Winnipeg ou de Selkirk, ou à partir de la ligne du Pacifique-Canadien entre Selkirk et Portage-la-Prairie, jusqu'à Port-Nelson et Churchill ou quelque autre endroit sur les rivages de la baie d'Hudson, dans le territoire de Keewatin; de même un embranchement se dirigeant sur la ligne du Pacifique-Canadien à l'ouest du lac Winnipegosis. Aux termes de la loi modifiant la loi des terres du Dominion, chapitre 25 Victoria des Statuts de la 47e (1884), le Gouverneur en conseil fut autorisé à accorder une subvention en terres à un chemin de fer reliant un point sur la ligne du Pacifique-Canadien à la baie d'Hudson, la limite étant de 6,400 acres par mille dans le Manitoba et de 12,800 acres par mille dans les territoires du Nord-Ouest. Par décret du conseil du 11 mai 1885, tous les décrets antérieurs à ce sujet furent révoqués et il fut accordé à la compagnie Winnipeg and Hudson Bay Railway and Steamship une subvention en terres. Je prie la Chambre d'observer que cette subvention fut attribuée à la compagnie de chemin de fer, non aux entrepreneurs. Le décret en conseil spécifiait que la subvention était accordée à la compagnie Winnipeg and Hudson Bay Railway and Steamship. La subvention en terres se répartissait comme il suit:

Division A, depuis le chemin de fer du Pacifique-Canadien jusqu'à la frontière nord du Matiboba; distance estimative, 225 milles (6,400 acres par mille), 1,440,000 acres.

Division B, depuis la frontière jusqu'au terminus près de l'embouchure du fleuve Nelson, baie d'Hudson, distance estimative, 425 milles (12,800 acres par mille), 5,440,000 acres.

Division C, l'embranchement, à partir d'un point sur la ligne principale, près de l'extrémité nord du lac Winnipeg, jusqu'à l'intersection avec le chemin de fer Manitoba and Northwestern, distance approximative ne devant pas excéder 250 milles, subvention sujette à la sanction du Parlement (6,400 acres par mille), 1,600,000 acres.

Le délai pour le parachèvement, aux termes de ce décret, était fixé au 19 avril 1887 pour les premiers 50 milles sur les division A et B, 50 milles devant être construits chaque année subséqente jusqu'à parachèvement de la ligne principale; mais si celle-ci n'était pas parachevée le 11 mai 1890, la concession du droit de construire l'embranchement se trouvait périmée, et la construction de cet embranchement même devait être terminée le 11 mai 1893. En avril 1888, l'ingénieur en chef des chemins de fer du Gouvernement fit rapport que 40 milles de chemin étaient complétés, à l'exception de certains bâtiments de gare, etc.

Pendant que j'en suis sur cette question, je demanderai au ministère d'avoir l'obligeance d'informer la Chambre si la demande récente de Mackenzie et Mann d'une concession de 256,000 acres de terre en raison de ces 40 milles a été agréée, ou si elle doit l'être.

En 1887, les diverses lois relatives à la compagnie furent refondues et modifiées aux termes du chapitre 81 de la loi 50-51 Victoria. Ils furent en conséquence autorisés à construire un chemin de fer à partir de Winnipeg dans la direction du nord jusqu'à Port-Nelson ou Churchill, ou quelque autre point sur la rivage de la baie d'Hudson, et un embranchement à partir d'un point quelconque sur la ligne principale, à proximité ou au passage de la rivière Saskatchewan jusqu'à la ligne du Pacifique-Canadien à l'ouest de lac Winnipegosis. Leur capital social fut fixé à $15,000,000. La loi interdit le fusionnement d'aucune partie du chemin de fer ou de ses embranchements ou des lignes qu'elle tient en location ou sur lesquelles elle a la haute main, avec la compagnie du Pacifique-Canadien. Le délai pour le parachèvement de la ligne est fixé au 21 juin 1891. Le nom de la compagnie est changé en celui de la Winnipeg and Hudson Bay Railway Company.

En 1890, aux termes du chapitre 80 des Statuts 53 Victoria, la disposition de la loi précédente est révoquée et remplacée par la suivante:

Ladite ligne principale de chemin de fer sera construite jusqu'à la rivière Saskatchewan dans les quatre ans à partir du 21 juin 1890.

En 1891, aux termes du chapitre 81 des Statuts de la loi 54-55e Victoria, le Gouvernement fut autorisé à conclure des arrangements avec une compagnie pour le transport des hommes, matériaux et du courrier pendant vingt ans, moyennant une subvention de $80,000 par année sur la construction du chemin de fer à partir du point extrême des 40 milles déjà construits jusqu'à un point sur la rivière Saskatchewan. Il n'est que juste peut-être que j'explique à la Chambre en quoi consistaient ces entreprises de transport. Les subventions en terres ne pouvaient être utilisées en vue d'un rapide prélèvement des fonds nécessaires aux opérations de la compagnie; le Gouvernement garantit une entreprise de transport, s'engageant à payer un certain montant par année durant un certain nombre d'années. Ce montant pouvait être transféré ou cédé par la compagnie à une institution financière qui s'engagerait à lui avancer les fonds requis pour l'exécution des travaux de construction, et à l'expiration de la période couverte par l'entreprise de transport, les comptes pouvaient être tirés entre le Gouvernement et la compagnie afin d'établir lequel était endetté envers l'autre. Aux termes du chapitre 9 des Statuts des 57 et 58e Victoria (1894), le nom de la compagnie fut changé en celui de la "Winnipeg Great Northwestern Railway Company", et le délai fixé par la loi de 1891 changé dans les termes suivants:

La ligne principale du chemin de fer sera construite jusqu'à la rivière Saskatchewan.

Observez que la ligne primitive devait se rendre à la baie d'Hudson. Ce nouveau texte édictait que le chemin de fer s'arrêterait à l'embouchure de la rivière Saskatchewan.

La ligne principale du chemin de fer sera construite jusqu'à la rivière Saskatchewan dès avant le 31 décembre 1896, autrement les pouvoirs accordés relativement à cette construction seront nuls et de nul effet en ce qui regarde toute cette partie du chemin de fer qu'il restera alors à construire.

Un décret du conseil du 8 novembre 1893, étendit le délai pour le parachèvement de la ligne jusqu'à la rivière Saskatchewan, en vue de l'octroi de la subvention. Je désire signaler à l'attention de la Chambre le prix de revient de la construction des chemins de fer dans le Nord-Ouest à cette époque. Le 12 mai 1894, la compagnie Ross-Mackenzie conclut un marché avec la compagnie du Winnipeg and Hudson Bay Railway pour la construction de 290 milles de chemin de fer, moyennant $11,700 par mille. M. Collingwood Schreiber, ingénieur du Gouvernement, estimait que $10,700 seraient un prix suffisant, mais il ajouta 5 p. c. pour couvrir les dépenses imprévues, et laissa le prix à $11,420. La compagnie de Winnipeg fit alors une demande,—et si vous suivez les opérations de cette compagnie depuis ses commencements jusqu'à nos jours, vous verrez que sa politique a toujours été, toutes les fois que des entreprises étaient adjugées, d'obtenir de l'aide du Gouvernement, sous forme de prêt de garantie ou de subvention.

La Compagnie demanda au Gouvernement un prêt de $2,500,000. Elle avait une subvention en terres de 6,400 acres par mille, une subvention pour transport de $80,000 par année pour vingt ans, ce qui représentait une valeur de $1,200,000 au comptant. Le Gouvernement d'alors, par l'entremise de son ministre des Chemins de fer, le regretté John Haggart, consentit à lui venir en aide en lui faisant des avances. Cependant, rien ne se fit, à cause, paraîtrait-il, de la rareté de l'argent et de la dépression agricole dans l'Ouest. Aux termes de la convention relative à l'entreprise de transport, il était stipulé que si les travaux de construction n'avançaient pas, on pourrait mettre fin à cet arrangement et que la subvention serait appliquée d'autre manière. Une nouvelle convention de transport fut conclue à la date du 2 mai 1896, accordant à la compagnie de Winnipeg une nouvelle subvention de $40,000 par année pendant vingt ans, et l'autre moitié de la subvention, soit $40,000 par année, fut attribuée à la compagnie Lake Manitoba Railway and Canal. Le chapitre 10 des Statuts de 1898 édicte que la compagnie, au lieu de construire ses lignes à la rivière Saskatchewan, pourra, avant le 31 décembre 1899, construire une ligne de chemin de fer à partir de la ligne de la compagnie du lac Manitoba, en un point situé entre la station de Dauphin et le lac Winnipegosis, puis de là vers le pays de la rivière du Cygne, dans la direction du nord et de l'ouest, et que en raison de telle construction, la compagnie aura droit de réclamer les subventions dont j'ai parlé.

Je désire maintenant signaler à l'attention de la Chambre pour un instant l'histoire de la compagnie Lake Manitoba Railway and Canal. Cette compagnie prit forme en 1899, aux termes du chapitre 57 des Statuts de la 51e Victoria. Elle était autorisée à construire un chemin de fer depuis Portage-la-Prairie jusqu'à l'eau profonde au lac

Winnipeg. De temps à autre cette charte fut modifiée et élargie dans ses termes, de manière à permettre la construction d'un chemin de fer de Portage-la-Prairie, dans la direction du nord et de l'ouest, jusqu'au lac Winnipegosis en contournant la rive ouest du lac Dauphin. La compagnie du lac Manitoba reçut ce secours du Gouvernement fédéral. Elle toucha cette subvention de $40,000 pour son entreprise de transport dont j'ai parlé. Il lui était attribué 6,400 acres de terre par mille de chemin de fer, et elle avait aussi conclu un arrangement avec le gouvernement du Manitoba. Mon très honorable ami le leader du Gouvernement en appelant cet après-midi l'attention de la Chambre sur le colportage dont les chartes de la compagnie de Winnipeg et de la compagnie du Manitoba avaient été l'objet des années durant, sans trouver preneur, a oublié de signaler le changement radical qui s'était produit lorsque MM. Mackenzie et Mann en firent l'acquisition.

Jusqu'au jour où ils obtinrent du gouvernement du Manitoba une subvention de $8,000 par mille, tout l'actif de ces compagnies se composait de concessions de terre et de la subvention qu'elles recevaient pour le transport, en sus de l'assurance qui méritait certainement l'approbation, pour l'habileté qu'ils avaient montrée dans l'obtention des subsides de l'Etat; mais ils eurent le courage de s'adresser au gouvernement manitobain afin d'obtenir une garantie de $8,000 par mille, pour construire un chemin de fer, qui pouvait être bâti à raison de $11,700 par mille, selon leurs propres prévisions. Calculez un peu ce que représentent ces chiffres. Ces prétendus magiciens de la finance possédaient des obligations garanties jusqu'à concurrence de $8,000 par mille. Ils possédaient des terres, qui valaient $9,600 par mille, si on les estime à une valeur de $1.50 par acre, et je laisse aux membres du Parlement, qui ont plus d'expérience que je n'en possède en fait d'affaires parlementaires, de déclarer si, en 1900, les terres des régions de Dauphin et de la rivière du Cygne ne valaient pas $1.50 de l'acre. Mais ils possédaient encore autre chose à leur actif; ils détenaient une subvention pour le transport, laquelle capitalisée représentait encore $4,000 par mille. En d'autres termes, ils avait obtenu $21,000 par mille du Gouvernement pour construire une voie ferrée, qui ne leur a coûté que $11,700 par mille, comme l'établissent les entreprises qu'ils ont accordées. Voilà les véritables débuts du Canadian-Northern.

Maintenant, je désire relater à la Chambre les circonstances qui ont entouré la naissance de la Canadian Northern Railway Company. La loi autorisant la fusion de la Manitoba Railway and Canal Company et de la Winnipeg Northern Company, les deux compagnies dont j'ai déjà fait mention, fut adoptée en 1899, 66-63 Victoria, chap. 57.

Vous voudrez bien vous rappeler que le capital autorisé, et non le capital souscrit de la Winnipeg and Northern Company, c'était là le nom définitif de la Winnipeg Company, était de $15,000,000. Le capital autorisé de la Lake Manitoba Railway and Canal Company était de $800,000. Que pensez-vous que les magiciens de la finance aient fait, lorsqu'ils eussent réussi à acquérir ces deux chartes? Ils fusionnèrent les deux compagnies sous le nom de la Canadian Northern Company, et en vertu de l'article 3 de la convention alors conclue, ils portèrent le capital de la compagnie à $16,000,000, capital payé et entièrement souscrit.

Et ce capital majoré de $16,000,000 est la base sur laquelle s'appuie le Gouvernement pour déclarer qu'il agit loyalement à l'endroit du peuple canadien, lorsqu'il accepte $40,000,000 d'actions majorées comme garantie d'un prêt de $45,000,000 à Mackenzie et Mann.

Voici comment on a pourvu à la distribution de ce capital "arrosé". L'article 6 dit:

> Chaque actionnaire de la Winnipeg Company, aura droit, et la compagnie issue de la fusion lui remettra une part du capital-actions de la nouvelle société, entièrement acquittée et libérée de tout appel de fonds et d'autres responsabilités, pour chaque somme de cent dollars qu'il aura payée sur les parts de la Winnipeg Company.

L'arrangement déclare de plus:

> Chaque actionnaire de la Lake Manitoba Company aura droit de recevoir, et la compagnie issue de la fusion devra lui remettre deux parts du capital-actions de la compagnie fusionnée, entièrement acquittées et libérées de toutes responsabilités pour chaque somme de $100 de capital payé qu'il détenait dans la Lake Manitoba Company.

Le capital primitif de $15,800,000 a été augmenté de $200,000, c'est peut-être une somme insignifiante, afin d'arrondir les chiffres. Ils sont encore allés plus loin sur le chapitre de la fusion. Sous l'empire du chapitre 52 de la 1re Edouard VII, 1901, on a ratifié certains arrangements de fusionnement entre le Canadian Northern Railway Company et la Manitoba and Southeastern Railway Company, entre la Canadian-Northern Railway et la Ontario and Rainy River Railway. La convention est datée du 28 avril 1900. L'annexe A dit:

> 3. Le nom de la compagnie fusionnée sera: la "Canadian Northern Railway Company".

4. Le capital-actions de la compagnie fusionnaire sera de seize millions sept cents cinquante mille dollars.

On a donc "arrosé" de $750,000 le capital de la nouvelle compagnie. Comment s'est-on partagé cette somme? Toujours de la même façon: $100 de capital acquitté pour chaque $100 de capital souscrit, qu'il fût payé ou non. Allons plus loin. En vertu de l'annexe B de la même loi, on a également ratifié une convention qui fait encore un pas de plus. Cet arrangement stipulait que le capital-actions des compagnies alors fusionnées serait de $24,750,000, qu'était le capital des deux compagnies avant leur fusionnement. Une part émise pour chaque part de l'ancien capital détenu par les actionnaires respectifs dans chacune des compagnies dont il est question.

Et maintenant, monsieur l'Orateur, nous assistons à un changement de décors; on sent la main de l'honorable ministre des Travaux publics. Il était alors ministre des travaux publics dans le cabinet du Manitoba. La Northern Pacific and Manitoba Railway Company construit une voie ferrée de la frontière des Etats-Unis jusque dans la ville de Winnipeg.

Ce chemin de fer était loin de prospérer, et il était tombé aux mains d'un liquidateur. Le ministre des Travaux Publics, avec cette sagacité qui a toujours été le trait distinctif de son caractère depuis cette époque, jusqu'à nos jours, saisit aux cheveux l'occasion, dont quelques-uns à peine de ses contemporains se rendirent compte. Il se rendit aux Etats-Unis et il conclut un arrangement dont je ne suis pas libre de vous donner les détails; mais ils vous intéresserait certainement, si le ministre voulait vous les confier.

Quelques DEPUTES: Très bien! très bien!

M. NICKLE: Cela n'arrive pas souvent que les députés de l'opposition applaudissent le ministre des Travaux publics, mais je suis sûr qu'ils ne lui ménageront pas leurs applaudissements, lorsque je leur dirai que le marché qu'il effectua alors avec la Northern Pacific and Manitoba Railway Company, était tout à l'avantage de la province du Manitoba et au crédit de l'honorable ministre.

M. J. E. ARMSTRONG: Applaudissez maintenant.

M. NICKLE: La province du Manitoba fit l'acquisition de ce chemin de fer et le transporta de suite à la Canadian Northern Railway Company, à la condition que cette dernière compagnie garantirait de faire passer tout le trafic par le territoire canadien, en faisant raccordement avec le Canadian Northern Railway, à Port-Arthur. Je dois dire que le trait dominant de notre politique de chemin de fer, c'est celui-ci: Nous avons accompli de grandes œuvres au Canada, parce que la situation que nous occupions nous y a forcés; mais tandis que nous faisions ces grandes choses, nous avons aussi rêvé d'accomplir d'autres œuvres, et l'un de ces rêves fut de réunir les différentes parties du Canada, de l'Atlantique au Pacifique. Je dis donc que lorsque le ministre des Travaux publics effectua ce marché, et fit prendre au grain du Manitoba la route de Port-Arthur et des Grands lacs de préférence à la route américaine, il a accompli une grande œuvre au bénéfice de notre pays.

Un peu plus tard, le Canadien-Northern Railway commença à se ramifier. Quelques compagnies auxiliaires furent fondées afin de construire des voies ferrées en Colombie-Anglaise, en Alberta, en Saskatchewan, dans l'Ouest et Québec, sous le nom de Canadian Northern du Pacifique, de l'Alberta, de la Saskatchewan, et ainsi de suite.

J'ai déjà dit que cette compagnie s'était adressée au Parlement en 1911, pour se faire garantir un emprunt de 35,000,000, et la requête fut accordée. Nous savons tous ce qui s'est passé en 1912 et aussi l'année dernière. Voilà l'historique des débuts de la compagnie.

Je désire maintenant signaler à l'attention du pays l'assistance que l'on a toujours généreusement prêtée à ce chemin de fer, et bien que je ne veuille nullement me montrer désagréable à l'endroit de la compagnie, je ne puis laisser passer sans protester l'état de comptes inexact que les directeurs du Canadian-Northern ont mis devant le peuple canadien, et qui est publié dans le dernier Livre bleu déposé devant le Parlement. N'importe quel homme qui examine cet état avec soin et qui est au fait de la situation financière, constatera avec quel artifice on s'est servi des mots, la distinction que l'on fait entre les subventions reçues et les subventions accordées, les subventions qui ont été payées à ces compagnies depuis qu'elles ont été autorisées et fusionnées sous le nom de Canadian-Northern Railway Company, et la façon minutieuse avec laquelle subsides et subventions sont élimi nés, du moment qu'ils ont été payés antérieurement à la fusion.

J'affirme que l'état publié par le Canadian-Northern ne fournit nullement au pays une idée exacte de l'assistance que nous avons donnée à la compagnie, et je vais

faire connaître au Parlement l'état exact des subventions que ce chemin de fer a reçu du Canada. Prenons, par exemple, les concessions de terre. Voyons un peu ce qu'a fait le Gouvernement fédéral sur ce chapitre-là. Comme j'ai eu l'honneur de l'exposer au début de mes remarques, le Gouvernement d'Ottawa avait accordé à la Winnipeg Great Northern une subvention de 2,624,128 acres de terre. J'ai demandé au Gouvernement ce qui en est au sujet des 256,000 acres de terre additionnels que la compagnie a réclamés il y a quelques semaines.

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accorder cette subvention pour la construction de 40 milles de voie ferrée, en dehors de Winnipeg,—un chemin de fer qui n'a jamais été terminé, dont les fils on servi à enclore les champs des colons, et dont les rails ont laissé une trace de rouille tout le long de la voie. Le député de Selkirk (M. Bradbury) nous a déclaré que, lorsque la voie ferrée fut construite, il y a une trentaine d'années, on ne pouvait trouver à vendre ces terres, qui valent aujourd'hui de $15 à $20 de l'acre. Le Gouvernement va-t-il se soumettre aux dictées de Mackenzie et Mann et leur octroyer, en 1914, 250,000 acres de ce domaine qu'ils n'ont pas réclamés en 1900, alors qu'elles ne valaient que $1.50 de l'acre. Pourquoi ont-ils tant attendu pour faire cette réclamation? Pourquoi ce retard inexplicable? Essayons d'expliquer une autre énigme. La Canadian Northern Railway Company a reçu, sous le nom de: la Lake Manitoba Railway and Canal Company, 798,400 acres de terre. La Manitoba and Southeastern Railway Company, qui fait maintenant partie du réseau du Canadian Northern, a reçu 680,320 acres de terre. En d'autres termes, le Canadian Northern, par l'entremise de ces trois compagnies auxiliaires, a reçu 4,102,848 acres de terre.

Voyons d'abord ce que vaut la terre. Je tiens à discuter loyalement, chose assez difficile parfois; seulement, je désire appeler l'attention de la Chambre sur la valeur des terres indiquées par la compagnie. Dans le 8e rapport annuel de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien, page 9, sir William MacKenzie admet, sous sa propre signature, que jusqu'à cette date, on avait vendu pour 12,964,627 dollars et 76 cents de ces terres, et qu'en outre la compagnie avait encore 1,151,017 acres de disponibles.

M. CARVELL: Quelle est la date de ce rapport?

M. NICKEL: C'est le rapport pour l'année terminée le 30 juin 1910. Voyons ce que la compagnie a réalisé depuis sur la vente de ses terres. Dans ce tableau figurent l'année, le nombre d'acres vendus, le prix reçu, la moyenne par acre, et la page du rapport de la compagnie du Nord-Canadien d'où est emprunté cet état:

Année terminée le 30 juin.

	Acres.	Prix.	Moyenne par acre.	Page du rapport.
1909 ..	116,662	$1,091,722.37	$ 9.36	7
1910 ..	246,996	2,561,072.52	10.36	6
1911 ..	279,151	3,345,498.73	12.00	6
1912 ..	55,111	836,084.37	15.17	6
1913 ..	19,755	291,193.18	15.36	6

Voyons ce que la compagnie a réalisé sur la vente de ces terres. Voici le résultat net indiqué par le rapport de 1910:

	Acres.	
Vente des terres jusqu'au 30 juin 1910..		$12,964,627 76
Acres disponibles jusqu'au 30 juin 1910..	1,151,017	
Ventes du 30 juin 1910, au 30 juin 1913.. ..	354,017	4,472,776 28
Non vendus au 30 juin 1913..	797,000	
Estimation des terres à vendre, 797,000 acres à $15 l'acre..		11,955,000 00
Total..		$29,392,404 04

Ce tableau prouve que la subvention en terres accordée par l'Etat rapportera à la compagnie $29,392,404.04 en espèces. Voilà pour les terres.

Venons-en à la province de Québec et voyons ce que la compagnie en a reçu en terres. Je le répète, je tiens à la précision et à l'exactitude; aussi ai-je écrit au trésorier de la province de Québec, qui a bien voulu me donner le relevé des terres accordées par la province à MacKenzie et Mann, ou plutôt à quelques-unes des compagnies fusionnées et auxiliaires. Le résultat net, c'est que la province de Québec a donné aux compagnies réunies du chemin de fer Nord-Canadien 685,000 acres de terre que je pourrais estimer à $5 l'acre.

Venons-en à la province d'Ontario. J'étais député à l'assemblée législative d'Ontario, lorsque MacKenzie et Mann s'adressèrent au gouvernement de la province et sollicitèrent son concours financier pour la construction de ce chemin de fer, de Port-Arthur à Montréal.

Sir James Whitney, avec cette pénétration d'esprit qui le caractérise, refusa de garantir les obligations de la compagnie et ne voulut pas lui açccorder de subvention; seulement, il ajouta qu'il lui donnerait des terres pourvu qu'elle fit pénétrer son réseau de voie ferrée plus loin au

nord qu'elle n'avait l'intention de le faire, de manière à atteindre la zone argileuse, afin de jouer le rôle de chemin de fer de colonisation. Le résultat fut que la province d'Ontario accorda 2,000,000 d'acres de terre à Mackenzie et Mann, et en portant la valeur de ces 2 millions d'acres de terres à $5 l'acre, ce qui n'est nullement exagéré, ces terres représenteraient une valeur de $10,000,000. La subvention en terres du gouvernement fédéral s'élèvant à $29,392,000, celle du gouvernement de Québec, à $3,400,000, celle du gouvernement d'Ontario, à $10,000,000, la valeur globale estimative des terres accordées, à titre de subventions, par le pays à Mackenzie et Mann se monte à $42,000,000.

Abordons maintenant la question des garanties d'obligations, question des plus intéressante. Voyons ce qu'a fait le Gouvernement fédéral. Voici les garanties d'obligations consenties par le Gouvernement fédéral: 1. La compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien, chapitre 7, 3 Edouard VII, 1903; l'embranchement de Gilbert-Plains à Edmonton, 620 milles; l'embranchement de Prince-Albert, vers l'est, 100 milles; $13,000 par mille. La garantie porte sur le principal de 1,923,287 livres sterling et l'intérêt annuel, au taux de 3 p. 100, pendant cinquante ans.

2. La compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien, chapitre 11, 7 et 8 Edouard VII, 1908:

La garantie porte sur le principal de £1,622,586, 19s 9d sterling d'obligations perpétuelles et sur l'intérêt annuel au taux de 3 et demi p. 100 pendant cinquante ans, à dater du 20 juillet 1908, l'intérêt étant exigible semi-annuellement.

De Régina au Manitoba, 152 milles.

De Saskatoon vers Calgary, 175 milles.

De Prince-Albert à Battleford, 132 milles.

De la frontière ouest du Manitoba à Rosthern, 100 milles.

La ligne Rosthern, de la frontière ouest du Manitoba, vers le nord, 50 milles.

Toutes ces obligations ont été garanties à $13,000 par mille.

3. La compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien d'Ontario, chapitre 6, 1 et 2 George V, 194:

La garantie porte sur le principal de £7,403,835 4d. sterling d'obligations perpétuelles et sur l'intérêt annuel au taux de 3½ pour 100, à dater du 19 mai 1911, l'intérêt étant exigible semi-annuellement—1,050 milles.

4. La compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien d'Alberta, chapitres 6-9, 10, Edouard VII, 1910, modifié par le chapitre 8, 2 George V, 1912:

La garantie porte sur le principal de £647,260 5s. 6d. sterling d'obligations perpétuelles et sur l'intérêt au taux de 3½ pour 100, pendant cinquante ans, à dater du 4 mai 1910, l'intérêt étant exigible semi-annuellement; $13,000 par mille, pour les 50 premiers milles; $28,000 par mille pour le reste, de Saint-Albert en gagnant l'ouest.

5. Chap. 7, 2 George V. 1912, le chemin de fer du Nord-Canadien d'Alberta, 115 milles jusqu'au pas de Yellowhead, $35,000 par mille—$4,025,000.

Voici un aperçu de ces obligations portant garantie de l'État:

1903, £1,923,287 0s. 0d.; 1908, £1,622,586 19s. 6d.; 1911, £7,493,835 12s. 4d.; 1912, £647,260 5s. 6d. £11,686,969 17s. 7d., ou $56,915,539. 2 George V, Chap. 7, $4,025,000. Total, $60,940,539.

Qu'a fait le Manitoba pour la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien? car la compagnie est toujours sur pied. Après le Gouvernement fédéral, c'est le tour des provinces. Le tableau suivant indique les garanties données par le Manitoba:

Principaux embranchements au Manitoba	$15,313,860 00
Têtes de ligne de Winnipeg	3,000,000 00
Division d'Ontario (ligne à Port-Arthur)	5,745,586 67
Total	$24,059,446 67

Le tableau suivant indique les garanties d'obligations accordées par la province d'Alberta:

1909, chap. 14, chemin de fer du Nord-Canadien; 1913, chap. 8, chemin de fer du Nord-Canadien, 900 milles à $15,000 par mille	$13,500,000
1911, chap. 19, chemin de fer du Nord-Canadien de l'Ouest:	
315 milles à $15,000 par mille	4,725,000
250 " 20,000 "	5,000,000
480 " 13,000 "	6,240,000
100 " 15,000 "	1,500,000
118 " 13,000 "	1,534,000
1913, chap. 9, 2e session, 114 milles à $25,000 par mille	2,850,000
Total	$35,349,000

Le tableau suivant indique les garanties d'obligations accordées par la province de la Saskatchewan:

1908-12, lignes d'embranchement du Nord-Canadien:	
1,115 milles à $13,000 par mille	$14,495,000
1912, chemin de fer du Nord-Canadien de la Saskatchewan:	
315 milles à $13,000 par mille	4,095,000
Total	$18,590,000

Puis, la province d'Ontario, avant la fusion du chemin de fer d'Ontario et de la rivière à la Pluie avec le réseau de chemins de fer du Nord-Canadien, garantit en vertu du statut 8, Edouad VII, le principal et l'intérêt annuel à 3½ pour 100 des obligations perpétuelles payables en trente ans, à dater du 30 juin 1908—$7,860,000.

Le tableau suivant indique les garanties accordées par la province de la Colombie-Anglaise:

La garantie du principal et de l'intérêt annuel à 4 p. 100 sur 600 milles approximativement au taux de $35,444 par mille pendant 30 ans.	$21,000,000
Têtes de ligne de Vancouver	10,000,000
1913, chap. 57, art. 2, alinéas a, b, c et d, 339 milles à $35,000	11,865,000
1914, loi, environ	5,100,000
Total	$47,965,000

Donnons le résumé des subventions en leur ensemble. Le tableau suivant les indique:

Subventions fédérales:	
Chemin de fer du Nord-Canadien, comprenant:	
Winnipeg Great Northern	$ 374,606 00
Port-Arthur, Duluth and Western	271,200 00
Ontario et rivière à la Pluie	1,534,526 00
Le Nord-Canadien d'Ontario	2,255,872 00
Le Nord-Canadien de Québec	2,020,616 89
Le Nord-Canadien du Pacifique, de Yellow-Head à Vancouver	6,300,000 00
Le Nord-Canadien d'Alberta	2,589,600 00
Edmonton-Yukon-Pacifique	160,000 00
Subvention de 1913	15,640,000 00
Municipalités	172,000 00
Total	$31,318,420 89
Subventions provinciales:	
Ontario	2,01413 00
Manitoba	641,575 00
Québec	3,413,541 03
Total	$ 6,056,529 03
Total	$37,374,949 92

Je vous mets au défi, monsieur le président, de m'indiquer ces sommes dans l'état publié par Mackenzie et Mann. Je tiens à faire preuve de loyauté à leur égard. Ils affirment que ces tableaux indiquent les sommes accordées mais non émises par l'Etat, et non pas les sommes qu'il leur a réellement versées. Il est facile de déterminer la chose en déduisant de la somme globale celle qui demeure encore aux mains du Gouvernement.

Ce que je veux dire, cependant, c'est que l'Etat s'est porté caution de cette entreprise. Voici la récapitulation de tout le tableau:

Concession de terres:	
Dominion	$ 29,392,404
Ontario	10,000,000
Québec	3,000,000
Garanties d'obligations:	
Dominion	60,940,539
Manitoba	24,059,446
Alberta	35,349,000
Saskatchewan	18,590,000
Ontario	7,860,000
Colombie-Anglaise	47,965,000
Subventions:	
Dominion et municipalités	31,318,420
Ontario	2,001,413
Manitoba	641,575
Québec	3,413,541
Total	$274,531,338
Prêt fait par la législature de la Nouvelle-Ecosse au Halifax and Southern de $13,500 par mille pour 372 milles	5,022,000
Subvention accordée à la	
Bay of Quinté	$159,228
Central Ontario	219,018
Irondale, Bancroft et Ottawa	250,569
James-Bay	27,612
	656,427
Somme totale	$280,209,765

Cela prouve que le Canada a soutenu cette entreprise jusqu'à concurrence de $280,209,765.

Qu'a fait cette compagnie pour le Canada? J'ai entendu parler beaucoup ce soir le solliciteur général, qui avec cette éloquence qui caractérise toujours ses discours et cette habileté de parole qui lui permet si souvent de faire prendre un mauvais argument pour un bon, a déclaré que le Canadian Northern Railway Company était un chemin de fer concurrent et qu'il contribuerait à abaisser ou à régulariser les tarifs. Si je ne l'ai pas décrit avec exactitude ou si je n'ai pas donné le sens de ses paroles, il peut corriger ce que j'ai dit. Je l'ai entendu déclarer que le Transcontinental national ne sera jamais un chemin de fer régulateur de tarif en raison du coût de sa construction, mais que le Canadian Northern Railway pourrait en faire l'office. Je le prendrai à son propre argument et je citerai pour lui répondre, non pas ce que dit le Canadian Northern quand il veut obtenir un nouveau secours du Gouvernement, mais ce qu'il dit quand il veut maintenir ses tarifs de petite vitesse.

Je citerai ce qu'a dit l'honorable M. Phippen devant la commission des chemins de fer dans l'affaire des Consolidated Western Freight Rates. Il n'y a pas de doute que M. Phippen a parlé avec l'approbation de la direction et du contrôle du réseau du Canadian Northern. Leurs fonctionnaires étaient présents. M. Phippen a parlé ainsi:

Tous les témoignages et 90 p. 100 des arguments ont été dirigés contre le chemin de fer canadien du Pacique. Nous avons à peine entendu mentionner le nom de la compagnie de chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, nous

n'avons pas davantage entendu citer par les plaignants le nom de la compagnie de chemin de fer Nord-Canadien. Il a été évité par eux comme une chose défendue. Toute leur cause repose, à l'exception de quelques déclarations faites par M. Pitblado, et j'y reviendrai plus tard, sur les conditions qui existent au chemin de fer Pacifique-Canadien. L'expert du Gouvernement, M. Muller, dit que le chemin de fer Pacifique-Canadien devrait être le chemin de fer sur lequel ces tarifs devraient être copiés et le Nord-Canadien devrait être forcé de les adopter pour son trafic.

Il dit encore qu'en fixant des tarifs raisonnables pour le chemin de fer Pacifique-Canadien la commission devrait prendre en considération tous les avantages qui ont été accordés au chemin de fer Pacifique-Canadien en vertu de sa convention avec le Gouvernement, sauf peut être l'octroi de terres de 25 millions d'acres. Il dit que le Nord-Canadien, construit à une époque où, en calculant modérément, cela coûtait $3 pour obtenir le même résultat avec $1 quand le chemin de fer Pacifique-Canadien avait été construit, était obligé d'entrer en concurrence avec le chemin de fer Pacifique-Canadien non seulement sur la base du chemin de fer Pacifique-Canadien rendant au public tous les avantages qui lui avaient été accordés en vertu des termes de sa convention, mais rendant aussi au public l'avantage de l'accroissement de valeur du dollar employé dans la construction de la voie, en d'autres termes, le bénéfice non gagné par le chemin de fer Pacifique-Canadien entre l'époque de sa constructtion en 1881 et les jours de prospérité durant lesquels le Nord-Canadien et le chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique avaient été construits.

Voyons un peu plus en détail ce que cela veut dire. Prenons le Nord-Canadien commençant à Port-Arthur et suivons-le dans l'Ouest et, à mesure que nous avançons, appliquons la théorie de M. Muller aux conditions avec lesquelles il voudrait que nous entrions en concurrence. Nous commençons à Port-Arthur et nous construisons jusqu'à la rivière Rouge, à travers une région où cela coûte aussi cher que partout ailleurs au Canada. Nous construisons cette ligne à la demande de la province du Manitoba et de la province d'Ontario et, nécessairement, à la demande de ces deux provinces, nous construisons la ligne le long du chemin de fer Pacifique-Canadien, comme chemin de fer concurrent pour faire face aux conditions du chemin de fer Pacifique-Canadien. Quelles conditions imposerait M. Muller pour que nous puissions faire la concurrence? Le Gouvernement fédéral a construit la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien et l'a présentée à la compagnie en vertu de la convention de 1881. Le chemin de fer Nord-Canadien a construit la ligne qu'il exploite avec son propre argent obtenu avec ses propres obligations, garanties si vous le voulez par la province du Manitoba, mais obligations dont il est premièrement et la province de Manitoba secondement responsable. M. Muller dit que nous devrions faire la concurrence au chemin de fer Pacifique-Canadien, cette ligne qui a été offerte à la compagnie, comme si nous n'avions fait aucuns frais de premier établissement.

Arrivons maintenant à la ville de Winnipeg, où le Nord-Canadien a acquis des propriétés très coûteuses, pour sa gare centrale. Une partie de ce terrain n'est pas utilisée dans le moment, mais elle le sera bientôt et les meilleurs experts des Etats-Unis, ces jours derniers, estimaient cette partie de la propriété à $7,000,000. Or, que voyons-nous? Le Pacifique-Canadien a obtenu de la ville de Winnipeg une exemption perpétuelle des taxes municipales, mais il a aussi obtenu, à titre absolument gratuit, l'emplacement de son terminus dans cette ville importante.

Le Pacifique-Canadien construisit sa ligne de Winnipeg quand il y avait à peine un colon dans le pays; il a obtenu le terrain de la voie pour rien ou presque rien, à venir jusqu'au rang 14, à environ 80 ou 90 milles à l'ouest de Winnipeg. De là, la ligne fut prolongée à travers les territoires du Nord-Ouest et, aux termes de la convention passée entre le Gouvernement et la compagnie, cette dernière obtint gratuitement un emplacement de 156 pieds de largeur, jusqu'à la frontière de la Colombie-Anglaise; ce n'est pas tout; elle a obtenu gratuitement ses emplacements de gare dans toutes les villes importantes où sa ligne passe. Il y a mieux encore, elle s'est réservé la moitié de tous les lots de ville, le long de la voie. Mais laissons ce détail de côté. Le Pacifique-Canadien a eu gratuitement ses emplacements de gares. Malgré cela, M. Muller voudrait que le Nord-Canadien, construit avec le produit de ses propres obligations, fût mis sur le même pied que le Pacifique-Canadien. Il voudrait que le Nord-Canadien construisît sa voie et achetât le terrain de sa voie quand $3 représentent seulement la valeur d'un dollar; il voudrait que ce qui a été payé pour le terrain de la voie ne fût pas compté comme dépense d'établissement, lorsqu'il s'agit de faire concurrence au Pacifique-Canadien.

Ce n'est pas tout; à partir du rang 14, le Pacifique-Canadien a construit sa voie en vertu d'une convention suivant laquelle le capital de la compagnie, ses gares, ses bâtiments, le terrain de la voie, ses lignes, ses améliorations de toute sorte, tout ce qu'un homme peut imaginer, était exempté à perpétuité de tout impôt, municipal, provincial, fédéral ou autre. Cette exemption était tellement formelle que, lorsque les frontières de la province du Manitoba ont été reculées du rang 14 au rang 29, l'agrandissement ne devait pas déranger l'exemption accordée au Pacifique-Canadien. Ainsi, aujourd'hui et pour toujours, de par la Constitution du Canada, la province du Manitoba est privée de son droit d'imposer les biens et les immeubles du Pacifique-Canadien, entre le rang 14 et le rang 29 de son territoire. M. Muller voudrait que le Nord-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique fissent non seulement tout ce que j'ai mentionné, mais acquittassent aussi les contributions municipales, provinciales et fédérales et qu'il ne fût pas tenu compte de ces dépenses dans la comparaison entre ces deux lignes et le Pacifique-Canadien.

Vous avez tous, messieurs, voyagé sur le Pacifique-Canadien à l'endroit où la ligne traverse le cañon Fraser. Vous avez pu avoir une idée de ce qu'a coûté la construction d'un chemin de fer à travers cette région. Le Nord-Canadien construit sa ligne à travers ce cañon, à un endroit où les obstacles à surmonter sont peut-être les plus formidables qui existent dans le monde entier; vous avez vue le Nord-Canadien construire entre Kamloops et Vancouver, une ligne qui coûtera, approximativement, de $100,000 à $125,000 par mille. M. Muller voudrait que la voie du Canadien-Pacifique, entre Kamloops et Vancouver, qui a été construite par le Gouvernement, et qui a été donnée gratuitement au Pacifique-Canadien, et que la ligne du Nord-Canadien fussent mises sur le même pied, lorsqu'il s'agit de fixer les tarifs; il voudrait qu'il ne fût pas tenu compte des capitaux

que le Nord-Canadien a dépensés pour construire cette partie la plus difficile du réseau; il voudrait que cette partie du réseau du Nord-Canadien et la ligne du Pacifique, qui n'a rien coûté, fussent traitées de la même manière.

J'arrive maintenant à Vancouver. A l'époque de la construction du Pacifique-Canadien ce qui est maintenant une ville florissante, était un pays désert. En vertu de son contrat, la compagnie avait droit de prendre tous les lots de grève dont elle avait besoin et tous les terrains nécessaires pour l'établissement de sa gare.

Elle profita largement de cette autorisation. Là où nous sommes obligés d'acheter, dans une ville où le terrain, pour dire le moins, ne se donne pas pour rien, le Pacifique-Canadien reçoit tout gratuitement; ses lots de grèves lui ont été donnés, des centaines d'acres de terrains, dans la ville de Vancouver, lui ont été donnés et, aujourd'hui, il vend ses immeubles des millions de dollars et emploie cet argent à améliorer sa voie. Cependant, M. Muller et M. Bicknell voudraient qu'il ne fût rien compté au Nord-Canadien, en compensation de ces avantages.

Allons plus loin encore; le Pacifique-Canadien a reçu, en plus, 25,000,000 d'acres de terre, à titre de subvention et bien que M. Muller, par sa théorie, ne veuille pas obliger le Pacifique-Canadien à employer le produit de la vente de ces terres à la réduction de son capital,—j'ignore pourquoi, à moins qu'il n'en soit arrivé à comprendre qu'il faisait une démonstration par l'absurde, et que si sa théorie était appliquée, il ne resterait plus rien du capital, et qu'au contraire, il y aurait quelque chose à inscrire dans l'autre colonne du grand-livre et que la compagnie pourrait avoir à payer des dividendes au public—je dis que si cela n'est pas, je ne vois pas pourquoi il n'a pas forcé la compagnie à appliquer le produit de la vente des terres à la construction de la voie, cependant, bien qu'il n'ait pas obligé la compagnie à agir ainsi, il ne lui a pas interdit de le faire.

Que voyons-nous aujourd'hui? Nous avons tous le chiffre de l'émission faite ces jours derniers par le Pacifique-Canadien. Par cette émission, d'après ce que je comprends, le Canadien-Pacifique dispose d'environ $50,000,000 (je n'ai pas les chiffres exacts à la mémoire) d'effets à courte échéance, garantis par le produit de la vente des terres, portant intérêt à 6 p. 100 et rachetables pendant une période de dix ans; ils seront rachetables, au pair, durant les dix années, au moyen de tirage et à l'expiration des dix années, les effets non rachetés seront rachetés au pair, avec le produit de la vente des terres. Ces effets seront donnés aux actionnaires actuels de la compagnie, à 80. Que signifie cette opération? Elle signifie que $40,000,000 sont pris de l'actif représenté par la subvention en terre et mis au compte du capital du Pacifique-Canadien. Elle signifie que ces $40,000,000 ne retireront pas un seul dollar des recettes d'exploitation du réseau, puisque les intérêts et le capital seront remboursés sur les produits de la vente des terres; quand l'opération sera terminée, quand ces effets auront été rachetés, le Pacifique-Canadien se trouvera à avoir reçu $40,000,000 qu'il aura employés à l'amélioration de son réseau et ses obligations n'auront pas été augmentées d'un dollar, puisque le capital engagé aura été remboursé avec le produit de la vente des terres.

Il est très facile au Pacifique-Canadien d'exécuter cette opération. D'après les états fournis par M. Muller, il l'aurait déjà menée à bonne fin pour plusieurs millions. Et il n'y a pas de doute qu'il continuera dans l'avenir à y avoir recours.

Je ne blâme pas le Pacifique-Canadien d'avoir suivi cette ligne de conduite. Par rapport au public, elle est excellente. Mais cela signifie que lorsque le Gouvernement a octroyé 25,000,000 d'acres de terre au Pacifique-Canadien il lui a mis en main un gourdin qu'elle peut agiter au-dessus de la tête des pauvres compagnies qui voudraient rivaliser avec lui. Il peut en effet utiliser, s'il le désire, le produit de la vente de ces terres pour adoucir les charges qui retomberaient sur son capital, pour réduire ses dépenses d'exploitation et rendre le rendement de son capital tellement considérable que le public sera amené à attaquer ses tarifs de transport et entraîner dans la ruine qui suivrait une réduction générale des prix, toute malheureuse compagnie moins solide qui se trouverait par hasard entraînée dans le courant avec lui. Sans vouloir s'arrêter à tout ceci, M. Muller continuerait d'appliquer sa théorie. C'est le Gouvernement qui a rendu cet état de choses possible. Vous pouvez dire que le même Gouvernement a permis la création, sur une plus courte échelle, du même état de choses au bénéfice du Nord-Canadien. Nous avons acheté une charte,—celle de l'ancien chemin de fer de la baie d'Hudson,—qui consacrait une concession, et l'on peut voir dans la colonne de notre avoir environ 800,000 acres de terre ainsi que divers montants qui sont le produit de la vente d'autres terres. La concession s'élève à 2 millions d'acres que nous avons utilisés pour l'avantage de notre voie, et la comparaison est possible jusqu'à concurrence de cette somme. Mais en mettant en comparaison ces 2 millions contre les 25 millions, en établissant la différence entre rien du tout et les millions que nous avons été obligés de dépenser dans Vancouver, et de même des autres comparaisons que j'ai établies il résulte que si la théorie soutenue par M. Muller est acceptée il deviendrait à jamais impossible à toute compagnie de construire au Canada une ligne de chemin de fer en concurrence avec le Pacifique-Canadien. Il serait absurde de prétendre qu'une compagnie privée pourrait, avec ses seules ressources, entreprendre avec avantage de construire une ligne comme celle du Nord-Canadien en ayant à surmonter les difficultés que j'ai indiquées, difficultés qui se trouveraient être les conditions mêmes dans lesquelles devrait se faire la concurrence, si la théorie de M. Muller prévalait. L'avoir y serait considéré comme un don que le public se ferait à lui-même et non comme encouragement à la construction du Pacifique-Canadien.

Telle n'était pas l'intention du Parlement. Ceci est établi par le fait que le Parlement fédéral et les législatures des diverses provinces ont eu chacun une part contributive dans l'établissement du Nord-Canadien, sur un territoire où il doit soutenir la concurrence de lignes rivales et où il se ruinera si l'état de choses précité existe en réalité. Par conséquent, je dis que lorsque vous serez amenés a décider ce qui doit être fait de cet avoir,—il faudra en venir là un jour ou l'autre,—vous devez en conclure que le Parlement n'a pas eu l'intention de faire faire un don par la nation entière à une partie de la nation, mais qu'il a été donné au Pacifique-Canadien, en sa qualité de compagnie; autrement toute concurrence serait finie et le Pacifique-Canadien serait pour toujours le seul chemin de fer au Canada, à moins que l'on construise un chemin de fer avec l'argent du trésor public, qu'il soit administré par l'Etat

dans l'intérêt de la nation, comme un service public.

Maintenant, monsieur l'Orateur, qu'est-ce que cela signifie ? Cela signifie simplement ceci, si je saisis bien; c'est que, bien que nous ayons tué la concurrence au sujet des prix de transport, en laissant à la commission des chemins de fer le soin de les fixer elle-même, les fonctionnaires du Canadian-Northern et du Transcontinental national adoptent l'attitude que les prix de transport ne devrait pas être fixés par le chemin de fer, qui est en état d'effectuer le trafic à meilleur marché, mais par celui dont l'exploitation est la plus dispendieuse; que le crédit du Canada est tellement lié à la prospérité de ces chemins de fer, que la commission des chemins de fer ne peut rien tenter qui soit de nature à affecter ces prix de transport d'une manière indirecte, car autrement on attaquerait et peut-être détruirait-on notre crédit national ?

Je désire signaler à l'attention de la Chambre, tandis que nous en sommes sur la question du transport, les déclarations qu'a faites l'autre jour M. Smithers à la réunion annuelle des actionnaires de la compagnie du Grand-Tronc :

M. Smithers a déclaré que, dans son opinion, la commission des chemins de fer doit avoir voulu viser tout particulièrement le Pacifique-Canadien, car le Pacifique s'est toujours opposé à l'abaissement des tarifs de transport, qu'il a réussi à maintenir en vigueur depuis qu'il existe.

Permettez-moi de vous faire remarquer que la commission des chemins de fer venait d'ordonner aux compagnies de chemins de fer d'avoir à abaisser leurs prix de transport. Voici les déclarations de M. Smithers:

Les résultats de cet abaissement des tarifs de transport peuvent être bien moins redoutables qu'on ne l'a supposé, et il se peut que les pertes qui en résulteront pour les compagnies soient compensées par l'augmentation du trafic; mais si nous pouvons établir que cet abaissement des tarifs, bien qu'une riche compagnie voisine puisse le supporter facilement, menace de faire disparaître les recettes sur lesquelles nous comptions nous-mêmes, lorsque nous avons conclu des arrangements avec le Gouvernement, je suis certain que l'administration aura l'appui du Parlement fédéral, soit pour rétablir les anciens tarifs de transport, soit pour nous accorder une compensation de quelque manière, afin de nous dédommager des pertes subies.

Je soumets respectueusement que ces paroles démontrent d'une façon concluante que le problème des tarifs de transport ne doit pas être solutionné en se plaçant au point de vue de la concurrrence. La question doit être réglée, si l'on veut maintenir notre crédit national, en établissant des prix qui permettront aux compagnies transcontinentales de continuer à exploiter leurs chemins de fer.

Cela m'amène à traiter un autre sujet, et ici encore je constate que mes opinions sont bien loin de concorder avec les vues du Gouvernement.

En 1904 et en 1908, je n'étais pas membre de la Chambre des communes, mais je prenais quelque part à la discussion des questions politiques tant à Kingston que dans les circonscriptions environnantes, et il me semble entendre encore le très honorable chef du Gouvernement et ses collègues d'alors déclarer que le Canada devrait posséder et exploiter lui-même le chemin de fer dont la construction devait s'exécuter à ses frais. Je considère que le parti conservateur s'est déclaré en faveur de la nationalisation des chemins de fer. A la session de 1903, le chef actuel du Gouvernement faisait observer que rien ne le ferait démordre de la nationalisation; bien plus, il déposait un projet de résolution et exprimait le regret que le Gouvernement ne pût reprendre possession du Transcontinental qu'au bout de cinquante ans.

Je n'entends pas discuter la question de savoir si la nationalisation des chemins de fer serait chose utile ou avantageuse; c'est un sujet que nous pourrons aborder en une autre circonstance. Je dirai cependant que si mon chef fait volte-face complète et est frappé d'une lumière nouvelle qui ne vient pas jusqu'à moi, cela ne saurait donner raison au parti conservateur de m'accabler de son mépris ou de me tourner en ridicule parce que je poursuis mon chemin avec un calme imperturbable, restant fidèle aux principes qu'il proclamait en 1903. Je considère que le Gouvernement fédéral se trouve en face d'un grave problème. Ainsi que je disais au début de mes observations, je ne crois pas que la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique prenne jamais possession de la partie du Transcontinental qui se trouve à l'est de Winnipeg, considérant que l'intérêt du coût de la construction l'en empêchera.

M. MORPHY: Sur quoi l'honorable député fonde-t-il cette croyance?

M. NICKLE: Sur les arguments que les conservateurs faisaient valoir il y a quelques semaines, au cours de la discussion sur le Transcontinental national, et sur certain état dont je donnerai com-

munication dans quesques instants. Je ne suis pas bien sûr que l'honorable député de Perth-nord ait pris part à ce débat; je crois cependant me rappeler vaguement qu'il l'a fait. Au cours de cette discussion, les membres conservateurs de la Chambre se sont plu—et c'est certainement ce que le solliciteur général a fait encore ce soir—à reprocher aux libéraux d'avoir fait en sorte que l'établissement du Transcontinental ne pût pas servir à déterminer les prix de transport en ce pays.

En 1911, on se trouvait en présence d'un singulier état de choses. Au point de vue politique, cette question des chemins de fer me laisse assez indifférent; il m'importe assez peu que ce soit aux libéraux ou aux conservateurs qu'il faille attribuer l'impasse dans laquelle nous nous trouvons ont donné lieu, c'est l'importance des prix d'une simple opération commerciale. Je tourne mes regards vers l'avenir, et voici ce que j'entrevois. En 1911, dis-je, il nous était donné de constater un singulier état de choses; les provinces de l'Ouest, sauf la Colombie-Anglaise et le Manitoba, n'élisaient pour ainsi dire que des députés libéraux, tandis que la grande province industrielle d'Ontario n'élisait pour ainsi dire que des conservateurs. Or, qu'arrive-t-il maintenant? Depuis que j'ai l'honneur d'occuper un siège à la Chambre, j'entends presque sans cesse les représentants de l'Ouest se plaindre de la situation faite à leur province respective.

Le Canada m'apparaît comme un gigantesque haltère dont les deux disques reposant, l'un sur le littoral de l'Atlantique et l'autre sur celui du Pacifique, sont réunis par une tige étroite sur laquelle se trouve une population assez clairsemée. Les représentants de l'Ouest, à ce que je puis voir, ont suggéré trois moyens de remédier à la situation: l'abolition du droit sur le blé, l'admission en franchise des instruments aratoires et une certaine augmentation de la préférence accordée à la Grande-Bretagne.

La population de l'Ouest me semble n'avoir que peu de goût pour le régime protectionniste, parce qu'elle n'a pour ainsi dire pas d'industries. Pour que notre pays devienne une grande nation, il faut de toute nécessité, à mon avis, qu'il y ait entente entre l'Est et l'Ouest, que l'Est sache s'imposer des sacrifices dans l'intérêt de l'Ouest, et que celui-ci fasse de même pour le bien de l'Est. Bien que je ne veuille parler de l'abolition du droit sur le blé ni de l'importation libre des machines agricoles, je dirai que ce qui m'a le plus frappé au cours de la discussion à laquelle ces deux sujets ont donné lieu, c'est l'importance des prix de transport.

La question des prix de transport a plus d'importance au Canada qu'aux Etats-Unis, et cela pour plusieurs raisons. La région située au nord du lac Supérieur n'est pas assez habitée pour alimenter un chemin de fer, tandis qu'aux Etats-Unis, en face de cette même région, la population est très dense. Il y a là un réseau de chemins de fer bien dirigé et dont l'exploitation n'entraîne pas de frais trop considérables, car les hivers n'y sont pas aussi rigoureux qu'en notre pays. Quiconque est quelque peu au fait de la situation des chemins de fer sait, en effet, qu'en un pays comme le Canada l'exploitation d'une voie ferrée coûte beaucoup plus cher qu'aux Etats-Unis, où les conditions climatériques ne sont pas les mêmes.

Il entre un autre facteur dans le coût d'exploitation, c'est la question du charbon. Les compagnies de chemins de fer canadiennes paient un droit de 53 cents par tonne sur leur charbon; les compagnies américaines n'ont pas à payer ce droit, et il en résulte que leurs lignes sont exploitées à meilleur marché que les lignes canadiennes. Quand la commission interfédérale s'occupera des lignes américaines, ces lignes seront forcées d'abaisser leurs tarifs, et quand ces tarifs seront abaissés, le mécontentement sera plus grand dans les provinces de l'Ouest qu'il ne l'est aujourd'hui, parce que ces provinces sont obligées de se confiner à la culture du blé qu'ils envoient à l'étranger et elles doivent nécessairement payer plus cher pour les produits qu'elles achètent, parce que ces produits viennent de l'Est. L'honorable député d'une circonscription de Bruce me demande si je suis en faveur d'éliminer le capital fictif. Franchement, je crois que nous devrons en venir là. Nous éliminons une partie du capital fictif du Canadian-Northern et quand la commission interfédérale s'occupera des chemins de fer américains, elle en éliminera aussi le capital fictif. Je ne suis pas assez aveugle pour dire qu'il n'y a rien de bon dans la proposition du Gouvernement. J'ai admis franchement en prenant la parole qu'elle avait certains avantages, mais je ne suis pas de l'avis du Gouvernement d'une manière fondamentale, et c'est sur cette base que je veux développer mon idée ce soir.

Je veux étudier une autre phase de la question. Si vous consultez les résutla's du recensement de 1911, vous verrez que la province d'Alberta avait une population de 374,000, la Saskatchewan de 492,000 et le Manitoba de 455,000, soit un total de 1,322,000. L'Ontario a une population de 2,500,000. La population rurale des trois provinces de l'Ouest était de 849,000 et celle de l'Ontario de 1,200,000. La population urbaine des provinces de l'Ouest était de 473,000 et celle d'Ontario de 1,300,000. La valeur des produits agricoles pour les trois provinces de l'Ouest était en 1910 de $229,000,000 et celle de l'Ontario de $314,000.

Les produits manufacturés de l'Ouest valaient $78,000,000 et ceux de l'Ontario $579,000,000. La valeur des produits agricoles et manufacturés des trois provinces de l'Ouest était de $307,000,000 et de l'Ontario $893,000,000. Maintenant, monsieur l'Orateur, je veux réduire cela à un chiffre de production par tête. Le total des produits par tête de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan était de $232 et celui de l'Ontario de $355. La production par tête en produits agricoles était de $263 dans les trois provinces de l'Ouest et de $261 dans l'Ontario. Vous remarquerez que la production par tête est à peu près la même dans Ontario et dans les trois provinces de l'Ouest pour les produits agricoles, mais si le prix de la vie est plus élevé, beaucoup plus élevé dans les provinces de l'Ouest qu'il ne l'est dans Ontario, les avantages du cultivateur ont été grandement diminués sous ce rapport. Examinons la superficie cultivée dans l'Ouest et dans Ontario. L'Ouest cultive 17,000,000 d'acres et l'Ontario 9,000,000 d'acres. La valeur des produits agricoles de l'Ouest a été en 1910 de $229,000,000 et celle de l'Ontario de $214,000,000. La valeur de rendement de chaque acre cultivé dans l'Ouest n'a été que de $13 dans le Manitoba et l'Ouest, tandis qu'elle a été de $32 dans l'Ontario. C'est-à-dire que le cultivateur de l'Ouest ne recevait que 40 p. 100 de ce que recevait le cultivateur d'Ontario. Pourquoi cela? Ce n'est pas que sa terre était moins fertile. La raison c'est qu'il est limité aux récoltes de grain dont le marché se trouve à Liverpool et dont le prix est déterminé à l'étranger. Comme je le disais, une chose étrange s'est produite en 1911, le Manitoba et tout l'Ouest se sont tournés en masse du coté libéral tandis que l'Ontario votait en bloc pour les conservateurs. Je vois là un danger national.

Les raisons qui me font demander que le Gouvernement exploite ces lignes sont que je crois que le problème du Canada est celui-ci: Ne pouvons-nous pas trouver un moyen de développer les transports de manière à envoyer les matières premières dans les provinces de l'Ouest afin que nous puissions avoir des manufactures dans l'Ouest. Il est très beau pour les gens de l'Ontario qui sont intéressés dans les manufactures de dire qu'ils sont en faveur de la protection; ils ont besoin de la protection contre les industries efficaces et magnifiquement organisées des Etats-Unis. Je suis de l'Ontario et, comme tel, je fais un appel à cette Chambre en faveur des provinces de l'Ouest. Il n'y a pas d'industries dans ces provinces et il est difficile d'en établir. On me dit que, du moment où l'on tente l'organisation d'une industrie là-bas, les manufactures de l'Est les écrasent par la concurrence de leurs industries mieux organisées. Ce que je voudrais voir, ce serait l'exploitation par l'Etat de ces deux lignes: le Transcontinental national et le Canadian-Northern.

Un DEPUTE: Pourquoi pas le Pacifique-Canadien?

M. NICKLE: Vous me demandez: Pourquoi pas le Pacifique-Canadien. La raison que je ne veux pas du Pacifique-Canadien, c'est que, si je vous ai prouvé quelque chose, j'ai prouvé que le Pacifique-Canadien avait des tarifs moins élevés que les deux autres lignes. Le Pacifique-Canadien peut supporter la concurrence et la baisse des prix et, dans mon opinion, il n'y a qu'un seul moyen de faire supporter une baisse au Pacifique-Canadien, c'est de le mettre en concurrence avec un chemin de fer exploité par l'Etat; un chemin de fer administré par le Gouvernement fédéral, pour lequel les frais d'établissement n'entreront pas en ligne de compte, dont la matière première bénéficiera d'un tarif spécial avec une certaine convention qui permettra au manufacturier de l'Ouest d'avoir à meilleur compte sa matière première, afin que le cultivateur de l'Ouest puisse avoir un marché local et que la population purement consommatrice qui existe aujourd'hui dans les centres de l'Ouest, puisse devenir une population industrielle. Je crois que lorsque l'Ouest aura ses industries, la question de séparation sera écartée, et qu'il y aura un mouvement de cohésion d'un bout à l'autre du Canada au lieu d'un mouvement séparatiste.

Il est un autre facteur que je désire discuter dans cette question; c'est la situation générale des chemins de fer au Canada. On a cité ici aujourd'hui des chiffres de M. Hanna. Je citerai encore des chiffres du Canadian-Northern sur la situation des che-

mins de fer au Canada, des chiffres de cette compagnie non pas lorsqu'elle recherchait une subvention du Gouvernement, mais lorsqu'elle voulait maintenir ses tarifs. Voyons ce que M. Phippen disait à la commission des chemins de fer:

Maintenant, monsieur le président et messieurs, ceci m'amène à ma dernière considération, la situation générale des chemins de fer telle qu'elle est aujourd'hui au Canada, et j'ose espérer que ma déclaration ne sera pas trop fortement accentuée par la presse, mais je dois donner à cette commission des renseignements qui feront songer tous ses membres.

Et, monsieur l'Orateur, je crois que ces faits, si je ne me trompe, feront songer tous les députés de la Chambre.

Je produis un document indiquant le capital placé et à placer pour terminer les lignes transcontinentales actuellement construites ou en marche.

Les chiffres du Pacifique-Canadien viennent de la déclaration produite hier par M. Chrysler, soit environ $635,000,0000.

Grand-Tronc-Pacifique, $175,000,000.

Ces chiffres sont fournis par M. Biggar. Ils sont plutôt modestes. Je regrette de dire qu'il y aura probablement un supplément de 25 millions.

Transcontinental national, $200,000,000.

J'ai obtenu ces chiffres d'un haut fonctionnaire du ministère des Finances. Le coût du Transcontinental sans outillage sera de $200,000,000. C'est là un fait tranchant qui laisse beaucoup à penser. C'est un peu plus de $100,000 par mille. Cet argent a été ou doit être trouvé. Il faudra que quelqu'un paye l'intérêt.

Le Canadian-Northern-Pacific, 600 milles, d'après mes prévisions. C'est mon propre calcul. Il n'est pas basé sur le coût véritable ni sur des renseignements fournis par quelque officier du réseau. Je crois que je suis en-dessous, mais je désire qu'on considère ceci comme ma propre évaluation. J'ai cherché à la rendre raisonnable, $80,000 par mille. Ceci se rapporte aux travaux en Colombie-Anglaise, et n'est pas excessif, lorsque le Grand-Tronc-Pacifique coûte $87,000 dans la prairie. Suivant le parcours prévu, cela fait $48,000,000.

Canadian-Northern d'Ontario, au nord du lac Supérieur. C'est encore ici ma propre estimation. Le parcours est exact. Je ne crois pas que $50,000 du mille soit excessif à travers la campagne. Cela ferait donc $45,000,000.

Outillage supplémentaire pour le Transcontinental et le Grand-Tronc-Pacifique. Je tiens ceci de source autorisée. $40,000,000.

Outillage supplémentaire pour le Canadian-Northern. Je tiens ceci de nos propres fonctionnaires, $35,000,000.

Soit un coût total de $1,178,229,094.

Laissant de côté le Canadian-Northern, dont je parle un peu plus bas, je prends les recettes nettes du Pacifique-Canadien, d'après les derniers rapports, et qui étaient alors de $42,403,340.

Recettes nettes du Grand-Tronc-Pacifique, d'après son rapport d'exploitation, $2,691,402.

Soit un total de $45,094,742 pour ces deux compagnies.

Dont je déduis $1,362,420, indiqués comme taxe du Pacifique-Canadien.

Ce qui laisse un revenu net d'exploitation de $43,712,322 pour ces deux compagnies.

J'y ajoute le surplus de recettes du Canadian-Northern, indiqué dans le dernier rapport annuel, soit $400,000.

Ce qui porte le total de toutes les recettes nettes, en plus de ce qui est nécessaire pour faire face aux obligations courantes du Canadian-Northern, à $44,112,973.

Ceci, ajouté aux chiffres ci-dessus, donne une recette nette de 44 millions pour payer l'intérêt sur $1,178,229,000, et aussi pour établir telle marge de sûreté nécessaire à ces compagnies pour maintenir leur crédit.

Voyons ce que tout cela signifie. M. Muller dit que 6 p. 100 est raisonnable. Six p. 100 sur le milliard et quelques piastres se chiffre à $70,693,745.

Pour laquelle somme il y a 44 millions comme susdit.

Ce qui laisse un déficit de $26,580,000 par année.

Cela n'est pas une prophétie, mais un fait brutal.

Et le Gouvernement nous lance dans une association avec le Canadian-Northern! Si les chiffres de M. Hanna sont exacts, la déclaration de M. Phippen est fausse; si les chiffres de ce dernier sont vrais, les estimations de M. Hanna sont erronnées. Et avez-vous lu son renvoi sur les estimations? Quelque chose pourrait-il être plus vague, plus incertain? Que dit-il? C'est une supposition dans l'inconnu; j'ose espérer que cela tournera bien, mais je n'y engage pas ma parole. Si cela ne tourne pas bien, qu'adviendra-t-il du Canada?

Le pays a fait un contrat de société et il doit l'exécuter, quel que soit le prix que cela coûte. L'année dernière le Gouvernement nous a dit qu'une subvention de $15,000,000 suffirait pour achever l'entreprise, et cette année il nous dit que $45,000,000 y suffiront. "Chat échaudé craint l'eau froide" est un proverbe qu'un Gouvernement ne doit pas plus oublier qu'un individu.

Je veux appeler l'attention de la Chambre sur un autre aspect de cette question. C'est peut-être un peu personnel. Je ne sais trop s'il est juste que j'attaque cette question, mais l'acte dont je veux parler est si indigne que je crois qu'il n'est que juste que la Chambre et le pays sachent comment certaines personnes combattent. Il y a des batailles loyales. Il y a les luttes, comme savent les faire les chevaliers qui n'oublient jamais l'ordre auquel ils appartiennent; ils sont francs en champ clos. Un chevalier doit savoir ce qui est loyal et ne doit pas frapper en traître. Lorsque cette dépêche a été publiée dans le "Kingston Whig" j'ai été ébahi. Je veux que la Chambre écoute, parce que dans le cours de l'année on a chassé des législatures des provinces de Québec et d'Ontario des hommes qui avaient accepté des pots-de-vin, parce qu'ils avaient cédé à l'influence de l'argent,

et je veux savoir ce que pense cette Chambre d'hommes qui ne se servent pas d'argent, mais de menaces pour arriver à leurs fins. Ainsi que je l'ai dit lorsque les premières démarches ont été faites par les agents de Mackenzie et Mann dans les couloirs de cette Assemblée pour obtenir l'aide du Gouvernement, je n'ai pas caché ma façon de penser. Voici la dépêche qui a été publiée dans le "British Whig", de Kingston, le 9 mars 1914:

Pas disposé à favoriser Kingston.—L'attitude de W. F. Nickle n'est pas du goût du président du chemin de fer Nord-Canadien dont l'on supposait que la compagnie pourrait être intéressée à établir à Kingston une gare pour le transbordement du charbon venant d'Oswego.

On rapporte d'Ottawa que sir William Mackenzie, de la compagnie du Nord-Canadien, n'est pas favorablement disposé à accorder à Kingston une ligne de chemin de fer, vu que le député de cette ville aux communes, W. F. Nickle, est très fortement oppposé à ce que le Gouvernement accorde aucune aide nouvelle pour achever le Nord-Canadien. Lorsque quelqu'un lui parlait de l'établissement d'installation pour le transbordement du charbon d'Oswego à Kingston, il aurait dit qu'on ne pouvait raisonnablement attendre que le Nord-Canadien ferait des travaux qui bénéficieraient à Kingston, lorsque son représentant était si opposé aux intérêts du chemin.

Je veux être loyal dans la lutte, et pour être parfaitement sûr que je ne suis pas injuste à l'égard de sir William Mackenzie, je me suis procuré un deuxième numéro du journal, et le 12 mars je lui ai adressé la note suivante:

12 mars 1914.

Sir William Mackenzie,
Château Laurier, Ottawa.

Note pour l'information de sir William Mackenzie.

Sous pli: Coupure prise du "British Whig" de Kingston, 9 mars 1914.

Sir William Mackenzie a signé le registre du bureau de poste relativement à cette note le 15 mars. Jusqu'à ce jour, je n'ai pas reçu de réponse à cette note; il n'a jamais répudié cette interview, et conséquemment, je crois avoir le droit de dire que telle est sa manière de combattre.

Je veux en donner un autre exemple à cette Chambre. Il y a à Kingston une grande industrie de chemins de fer que l'on appelle la Canadian Locomotive Works Co. Celui qui obtient la majorité des suffrages des employés de cet établissement est sûr de son élection. Par conséquent, les agents de sir William Mackenzie ont annoncé qu'ils n'achèteraient rien de la Canadian Locomotive Works Company. Lors d'une crise industrielle, lorsque cela fut connu à Kingston, des femmes tenaient leurs enfants sur leur poitrine, craignant les horreurs de la faim et

du froid. Mais je préférerais mille fois sortir de la vie publique que voir des femmes et des enfants souffrir du froid et de la faim. Mais j'ai ceci a dire: un homme a fait entendre des protestations. Où en est rendue la démocratie lorsque des plutocrates peuvent tyranniser ainsi les représentants du peuple? Que vaut la liberté de la parole? On a essayé d'abord la contrainte, puis d'autres influences ailleurs. Qu'ont-ils fait? prendre mon siège que j'estime si chèrement, parce que s'il y a une chose au monde dont je suis fier plus que de n'importe quelle autre action de ma vie publique, c'est d'avoir eu la satisfaction de reprendre la circonscription de Kingston lorsque sir Wilfrid Laurier était au pouvoir. J'ai gagné ce siège après 17 ans de régime libéral—pour la première fois depuis la mort de sir John Macdonald. Les représentants du peuple seront-ils bâillonnés? Vaudrait mille fois mieux que je sortisse de la vie publique que laisser McKenzie et Mann me prendre à la gorge, et laisser croire au public qu'un homme ne peut pas exprimer ses opinions dans cette Chambre. Monsieur l'Orateur, le jour même où le Gouvernement déposait certaines mesures, je rencontrai sir William McKenzie en allant au Château Laurier. Il m'a dit: "Pourquoi ne passez-vous pas à l'opposition?" Voilà comment il conçoit la liberté au sein d'un parti. Il pense que ni l'un ni l'autre des partis politiques ne souffrent que leurs adhérents soient indépendants, et qu'on ne saurait exprimer une idée si elle n'est pas favorable au parti auquel on appartient. Les paroles de Shakespeare trouvent ici leur application:

Why, man, he doth bestride the narrow world
like a colossus;
And we petty men walk under his huge legs,
And peep about to find ourselves dishonourable graves.

Mieux vaut, à mon sens, une défaite honorable qu'une victoire honteuse. Je préférerais me faire battre à Kingston, si je suis candidat à la prochaine élection, que d'être à la place de MacKenzie et de renier mon sang au point d'adopter la tactique du sauvage sud-africain et de plonger un dard empoisonné dans le dos d'un ennemi sans défiance. C'est là une critique personnelle et je ne la prolongerai pas. (Rires.) Ces messieurs peuvent rire, mais ils ne savent pas ce que j'ai souffert. Si l'honorable député qui siège en arrière de moi et qui rit, lui aussi, s'était trouvé à ma place depuis trois semaines, il rirait peut-être moins. Je ne me pique pas de vertu, mais comme je l'ai

dit quand j'ai accepté la candidature, je me réserve le droit de penser et de parler comme je le voudrai. Si le Gouvernement de parti en est arrivé à ne plus tolérer d'indépendance et à exiger qu'un partisan n'use de sa liberté qu'à propos de certains inci- j'ai appris la politique de sir John A. Macdonald.

J'approuve le Gouvernement sur les points fondamentaux de sa politique. J'ai tâché de rester dans les rangs de mon parti et je n'ai pas cessé d'être aussi bon conservateur que je l'étais il y a trente ans quand j'ai appris la politique de sir John A. Macdonald.

Mais voici en quoi je diffère d'opinion avec le Gouvernement. Je ne veux pas m'associer à Mackenzie et Mann, parce qu'ils ne m'inspirent aucune confiance. Ils vont finir par flouer le Gouvernement. En tous cas, voyons quelle situation celui-ci est à nous faire. Il est reconnu que ces actions évaluées à $100,000,000 sont majorées. Il est facile d'en faire la preuve, quoi qu'on en dise. Que disent-ils dans les états qu'ils ont fournis au sujet de deux des compagnies? A ce propos, je ferai remarquer qu'il est très difficile de connaître à fond la situation de ces compagnies, parce que plusieurs sont instituées au moyen d'une loi ou de lettres patentes du secrétaire d'Etat, et la loi fédérale n'exige pas qu'elles fassent de rapport annuel, de sorte que le ministère auquel vous demandez des renseignements vous répond qu'il ne peut vous en fournir parce qu'il n'y a pas eu de rapports de publiés.

Mais dans la province d'Ontario, c'est différent, et il ya deux compagnies: la Canadian-Northern Coal and Ore and Dock Company, et la Lake Superior Terminals Company, qui ont été constituées en société sous l'empire de la loi d'Ontario. Voici le rapport concernant la Canadian Coal and Ore and Dock Company, Limited:

Capital de la compagnie $500,000, divisé en 5,000 actions de $100 chacune.

Actions demandées et accordées: 5,000.

Actions émises comme acquittées, en considération de transport d'actif, de clientèle ou pour d'autres raisons; s'il n'y en a pas eu d'émises, le mentionner: 5,000. Nombre d'appels faits par rapport à chaque action: Aucun.

Cela ne signifie que majoration. Et cet état est signé par Z. A. Lash.

Voyons maintenant le rapport de la Lake Superior Terminals Company, à responsabilité limitée: Capital de la compagnie: $1.000,000, divisé en 10,000 actions de $100 chacune.

Actions demandées et accordées: $5,000. Actions émises comme acquittées, en considération de transport d'actif, de clientèle. on pour d'autres raisons; s'il n'y en a pas eu d'émises, le mentionner: 5,000.

Nombre d'appels faits par rapport à chaque action: Aucun.

Majoration encore plus forte. Si l'on veut lire un état vraiment stupéfiant, qu'on prenne le rapport de l'enquête sur les tarifs des compagnies de messageries. L'enquête a eu lieu en 1911, et à en lire le rapport on reste ébahi des méthodes financières de cette compagnie.

Les actions de la Canadian Northern Railway Express Company sont aujourd'hui dans les mains de la Canadian Northern Company, et il fait partie de ses biens. Voici ce que je trouve dans le rapport de l'enquête faite devant la commission des Chemins de fer:

Cette compagnie a été autorisée en 1902, avec capital de $1,000,000; il a été émis pour $300,000 d'actions, sur lesquelles il a été versé $5,000, et le reste a été délivré aux actionnaires dont les noms suivent:

William Mackenzie, une part de $100;
D.-D. Mann, une part de $100;
Z.-A. Lash, une part de $100;
R.-J. Mackenzie, une part de $100;
La succession de A.-W. Mackenzie, une part de $100;
La société dite Mackenzie, Mann and Company, Limited, $299,500.

Il y a eu $5,000 de payés comptant et le reste est de la majoration.

Les biens de la compagnie, lesquels se composent de l'outillage en général, sont évalués par elle à $38,393.

Les pièces font voir que, pour les années 1902 à 1907, c'est-à-dire six ans, sa recette totale a été de $919,183, s'augmentant de $60,889 pour 1902-1903 à $336,708 pour 1907-1908.

Jusqu'au moment où, il y a trois ans environ, elle s'est introduite dans les provinces d'Ontario et de Québec, la compagnie avait surtout ses affaires à l'ouest de Port-Arthur.

Le chiffre des transports payés pendant les six ans est de $353,126, ou de 38.4 p. 100 de la recette brute, soit une moyenne annuelle de $58,854.

Le total de la dépense a été de $331,740, ou de 36 p. 100; moyenne annuelle, $55,290.

Les pertes et dommages subits s'élèvent à $3,893, et font une moyenne annuelle de $649.

Le total des gains nets est de $234,316, ou de 25.5 p. 100 de la recette brute; moyenne, $39,053; s'augmentant de $18,995 en 1902-1903 à $57,432 en 1907-1908.

Passant à la page suivante, nous y voyons de qui la Canadian Northern Railway Express Company a été achetée, et voici ce que dit le rapport:

Le capital-actions autorisé de la compagnie est de $1,000,000 ; émis, $300,000. Il a été payé sur cette somme $5,000, et le reste a été distribué sous forme d'actions acquittées, aux vendeurs de l'entreprise de messagerie et les droits, franchises, clientèle, propriétés, etc., s'y rattachant, transportés avec le Northern Pacific and Manitoba et les compagnies auxiliaires, et pour la clientèle, les biens, etc., qui servaient alors aux affaires de messagerie pour la Canadian Northern Railway Company et les lignes auxiliaires.

Ce que l'on aimerait à savoir, c'est ce qui a été donné pour ce stock, et c'est là ce qui m'intrigue. Comme je viens de l'expliquer par la lecture de ce rapport, la Canadian Northern Express Company a émis pour $5,000 d'actions acquittées et pour $295,000 d'actions sujettes à une demande de versements, lesquelles actions ont été données gratis. Le très honorable premier ministre disait aujourd'hui qu'il avait dans les mains une déclaration au sujet de MM. Mackenzie et Mann, et il en a donné lecture avec la franchise et l'honnêteté qu'il met dans tout ce qu'il fait. Il a lu cette déclaration où il est dit que la Mackenzie and Mann, Limited, et la Northern Construction Company, Limited, n'avaient rien retiré de ce réseau. Mais il n'a pas lu une déclaration où il serait dit si Mackenzie et Mann, à titre individuel, et non plus comme membres de la compagnie, ont fait quelque argent avec cette entreprise, et je mets ici le doigt sur le chiffre de $295,000; ce qui me permet de dire que, si j'ai pu découvrir ce petit secret malgré le mystère qui enveloppe leurs finances, que ne nous reste-t-il pas encore à apprendre?

Mais ce n'est pas juste les $295,000. Je vois dans le rapport du Canadian-Northern pour 1913, à la page 16, que la Canadian-Northern Express Company, Limited, avait un capital-actions de $1,000,000, et qu'elle a émis des obligations garanties par première hypothèque et remboursables en or, jusqu'à concurrence de $3,000,000. A qui M. M. Mackenzie et Mann ont-ils vendu ces actions et obligations, et combien en ont-ils eu. Voilà de ces choses que le pays, ce me semble, aimerait à connaître et ce sont les questions auxquelles je voudrais bien que l'on répondît, car si jamais une affaire où la manipulation des valeurs a procuré à des gens des bénéfices considérables selon toutes les apparences, c'est bien celle-ci.

On pourrait me dire, et avec raison, je suppose, vous ne connaissez rien là-dedans, vous n'avez aucune expérience et le danger que vous croyez voir dans cette association ne signifie rien. Avant de toucher à ce point, voici une chose qui me frappe comme citoyen de ce pays: Qui va payer les fonds destinés à donner de la valeur aux actions que prend le Canada? Le Gouvernement admet que les services de MM. Mackenzie et Mann, depuis qu'ils se sont chargés de cette entreprise en 1897, se trouvent représentés par des actions au chiffre de 100 millions. Personne ne prétend qu'ils ont payé quoi que ce soit. Ni le premier ministre ni le solliciteur général ne l'ont fait entendre. Ce dernier a dit qu'ils avaient dans les compagnies filiales des actions ordinaires au montant de $158,000,000. Sur ce point, il nous a été impossible de rien savoir.

De $158,000,000 que c'était d'abord, le solliciteur général a ramené la chose à $100,000,000. Qu'est-ce que cela signifie? C'est la part de MM. Mackenzie et Mann comme promoteurs de l'entreprise, comme agents financiers. Voilà le prix de leurs services.

Maintenant, monsieur l'Orateur, je ne veux pas que vous vous figuriez que, à mon avis, Mackenzie et Mann ne devraient rien recevoir. Au contraire, je crois qu'ils ont droit à de l'aide. Ce sont des hommes perspicaces, énergiques et sincères, et il n'est que juste de reconnaître généreusement leur mérite, mais je dis que c'est trop leur donner que ces 60 millions de dollars d'actions, lesquelles, au dire du solliciteur général, seront cotées au pair; c'est pour le Canada trop d'argent à donner à deux particuliers pour le lancement d'une entreprise de transcontinental dans notre pays. Non seulement est-ce trop d'argent à leur payer, mais c'est pour le Canada trop de capital à engager dans la construction de cette voie ferrée, capital dont l'intérêt devra être soldé sous forme de frais de transport. Qui sera appelé à payer ces frais de transport? Encore une fois, c'est l'Ouest, non seulement en ce qui regarde ces 60 millions, mais en ce qui regarde les 40 millions que le Canada a pris comme sa part du butin, si je puis me servir de cette expression. Il faudra que les recettes du chemin de fer, sous forme de droits de transport, soldent l'intérêt sur ce capital. Ce n'est pas comme une redevance sur les mines. Il s'agit dans ce dernier cas d'un produit qui est facilement obtenu et qui a une valeur par lui-même. Ce n'est pas l'exploitation qu'on en fait qui lui donne sa valeur. Il suffit d'avoir l'heur de le découvrir et on s'assure de gros bénéfices. Mais puisqu'il s'agit de l'exploitation d'une voie ferrée, il est indispensable que cette mise de fonds de 100 millions rapporte annuellement 6 millions, 6 millions qui devront être prélevés sous forme

de taxes, car la cherté de la vie dans l'Ouest sera augmentée d'autant.

Que prétendra mon bon ami M. Phippen devant la commission des chemins de fer la prochaine fois qu'on y discutera la question des tarifs-marchandises? Il dira ceci: Dans l'établissement de ces droits, il y a lieu de tenir compte de cette mise de 100 millions. Le Canada par l'intermédiaire de son Parlement reconnaît que c'est là une rémunération raisonnable à verser à ces hommes pour leurs services. Le Canada en a retenu 40 millions en retour de sa garantie; et nous représentons le Canadian-Northern, et Mackenzie et Mann demandent que vous fixiez le tarif pour le transport des marchandises de telle manière qu'il produise un intérêt suffisant sur les sommes que vous avez ainsi engagées comme capital. C'est cette ligne de conduite que le Gouvernement m'a demandé de prendre, mais je ne suis pas de cet avis. C'est, en somme, un régime de société. Vous direz peut-être, monsieur l'Orateur: L'honorable député manque d'expérience, il est encore novice en cette Chambre; il était prévenu contre ces hommes; ils l'ont attaqué et il leur a rendu coup pour coup; il leur en veut. Mais permettez-moi d'expliquer mon attitude à la lumière des événements. Ce n'est que l'examen des faits passés qui puisse nous éclairer sur la ligne de conduite qui s'impose dans le présent, et nous permet de soulever le voile qui nous dérobe l'avenir. Ce n'est pas la première fois que le Canada se met en société avec des compagnies en vue de l'exploitation de chemin de fer. En 1852, le Haut-Canada a commencé à en faire l'expérience, lorsqu'il s'est mis en société avec la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc.

Aux termes de cette convention, le Canada devait avoir neuf directeurs et le Grand-Tronc devait en avoir neuf, et que disait-on dans le temps? L'inspecteur général, M. Hincks, parla avec indignation des critiques malveillantes émanant des adversaires du projet quant à son effet fâcheux sur le crédit de la province. Il nia absolument que le Gouvernement fût le moindrement intéressé dans le coût de l'entreprise, quel qu'il fût. La province ne déboursait rien; elle ne faisait que garantir £3,000 par mille, en considération de quoi on lui consentait une première hypothèque sur le réseau portant intérêt à 6 p. 100. Il lui importait peu quelles sommes les actionnaires engageraient dans l'entreprise; plus ils y mettraient, et mieux ce serait pour la province. Il était une chose dont il était assez certain, c'est que la compagnie du Grand-Tronc ne demanderait pas un seul sou à la province, car il lui était possible de se procurer des fonds en Angleterre à un taux très inférieur à 6 p. 100, sans être soumise aux conditions qui lui seraient imposées si elle acceptait la garantie du Gouvernement, en ayant des directeurs nommés pour représenter la province.

En 1854, la compagnie du Grand-Tronc s'adressa de nouveau au gouvernement du jour dans le Haut-Canada. En 1855, elle revint à la charge. En 1856, elle se présenta de nouveau et demanda l'autorisation d'émettre des obligations privilégiées jusqu'à concurrence de £2,000,000. En 1857, le gouvernement était tellement dégoûté de toute l'affaire, qu'il prit un parti héroïque. Il soumit un projet de loi en vue de rompre les liens unissant le Gouvernement à l'entreprise commerciale. Voici enquels termes M. Gayley s'exprimait en 1857; il était alors inspecteur général, ce qui est l'équivalent de ministre des Finances:

> Le présent bill a tout d'abord pour objet de supprimer la représentation du Gouvernement dans le bureau de direction de la compagnie. La présence de directeurs représentant le Gouvernement dans le bureau de direction a exposé le Gouvernement à beaucoup de critiques. Tous les actes d'administration de la compagnie du Grand-Tronc, on en a fait, ou on a cherché à en faire un sujet de reproche au Gouvernement. La position n'est pas enviable. Nous voudrions maintenant décharger le Gouvernement de cette responsabilité et confier la gestion entièrement à la compagnie. On a suggéré qu'un membre du Gouvernement pourrait continuer à faire partie du bureau de direction, en vue d'exercer une certaine surveillance, mais cette solution ne serait pas satisfaisante, et ne ferait que rejeter la responsabilité sur les épaules de ce ministre tout en le privant des avis et du concours de ses collègues.

A la lumière des événements qui se sont déroulés dans le haut Canada, à la lumière des conditions économiques dont j'ai fait l'exposé devant cette Chambre ce soir même, le Gouvernement me demande de prêter mon appui à cette mesure. Je dois l'avouer, je ne saurais envisager la question sous le même angle que lui. Je ne suis efforcé d'indiquer loyalement à cette Chambre les arguments à l'appui de mon attitude. Si ces arguments laissent à désirer, je laisse à mes collègues le soin de les réfuter; mais au cours de mes observations, je ne me suis inspiré que de mes propres convictions.

M. BOIVIN propose le renvoi de la suite de la discussion.

(Cette motion est adoptée.)

La séance est levée à onze heures et demie.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Jeudi, 14 mai 1914.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à onze heures du matin.

1re LECTURE.

Du bill (n° 195), déposé par M. Currie, tendant à instituer le bureau général canadien de l'association des Boys Scouts.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles il est répondu de vive voix sont marquées d'un astérisque.)

ARSENAL A AMHERST.

M. SINCLAIR demande:

1. Le ministère des Travaux publics construit-il un arsenal à Amherst (N.-E.)?
2. Dans l'affirmative, des soumissions ont-elles été demandées?
3. Quel était le plus bas soumissionnaire, et quel montant était mentionné dans chaque soumission?
4. Après la réception des soumissions, des changements ont-ils été faits dans les plans? Dans l'affirmative, de nouvelles soumissions ont-elles été demandées?
5. A qui l'entreprise a-t-elle été donnée, et à quel prix?

M. ROGERS:

1. Oui.
2. Oui, par le département de la Milice.
3. Rhodes Curry, Limited, $81,100 pour un bâtiment avec façade en pierre.
4. Non; on a demandé au plus bas soumissionnaire de soumettre des prix pour des changements projetés.
5. Rhodes Curry, Limited, pour $81,100.

CAMP DE BARRIEFIELD.

M. EDWARDS demande:

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour ouvrage de plomberie au camp de Barriefield? Dans l'affirmative, par quel officier et quand?
2. Quand et de quelles personnes des soumissions ont-elles été reçues? Quel était le chiffre de chaque soumission lors de leur réception?
3. A qui le travail a-t-il été adjugé, et quel était le chiffre mentionné au marché?
4. Ce prix était-il inférieur au chiffre de la soumission originale? Dans l'affirmative, quel était l'écart?

M. S. HUGHES:

1. Oui. Par le major Hughes, des ingénieurs royaux canadiens, le ou vers le 20 mars 1913.
2. Lemmon Bros., soumission reçue le 23 mars—$170. Simmons Bros., soumission reçue le 24 mars à 11 heures et 15 minutes du matin; mais l'avis comportait que les soumissions devaient être reçues par le premier courrier, à 9 heures du matin, le 24 mars—$165.
3. Lemmon Bros.—$170.
4. Le prix stipulé était celui mentionné dans la soumission.

FOURNITURE DE LA FARINE A HALIFAX.

M. A. K. MACLEAN:

1. La fourniture de la farine à la force permanente à Halifax, pour l'année commençant le 1er avril 1914, a-t-elle été adjugée à John F. Outhit and Son, d'Halifax?
2. Dans l'affirmative, le marché a-t-il pris fin, et dans ce cas, en vertu de quelle autorité et pour quel motif?
3. La fourniture ci-dessus mentionnée a-t-elle été accordée depuis à quelqu'autre personne ou société, pour l'année commencée le 1er avril 1914? Dans l'affirmative, à qui et à quel prix?

M. S. HUGHES:

1. Oui, pour de la farine dite "patente."
2. Par l'autorité du ministre de la Milice et de la Défense. MM. Outhit et Fils ont reçu avis, par une lettre datée du 21 avril 1914, que le marché serait résilié le 24 du mois de mai suivant, conformément au paragraphe 9 de ce marché, qui était ainsi conçu:

> Le ministre de la Milice et de la Défense peut résilier le marché en tout temps, en donnant au fournisseur un mois d'avis à cet effet, ou immédiatement et en aucun temps, si le fournisseur devient insolvable ou dans le cas d'irrégularités répétées de la part du fournisseur, ou de plaintes contre lui.

3. Un marché a été fait pour la fourniture de la farine dite "patente" à la force permanente à Halifax, depuis le 24 mai 1914 jusqu'au 31 mars 1915. Le marché a été fait avec la St. Lawrence Flour Mill, Limited, de Montréal, par une lettre d'acquiescement, datée du 21 avril 1914. Le prix stipulé au marché est de $2.42½ par sac de 98 livres. Le prix stipulé dans le marché fait avec MM. Outhit était de $2.54½ par sac de 98 livres.

Quand des soumissions pour la fourniture de la farine, en 1914-1915, ont été demandées par voie des journaux, au mois de février dernier, un fonctionnaire dans les bureaux de la Milice à Halifax, remit au représentant de la St. Lawrence Flour Mill une formule de soumission hors d'usage, dans laquelle il n'était pas question de farine "patente", la seule qui est employée à Halifax.

Se conformant aux conditions stipulées dans cette formule hors d'usage, la St. Lawrence Flour Mill soumissionna et offrit de fournir de la farine "forte de boulanger", à raison de $2.33½ par sac de 98 livres, et cette soumission fut acceptée comme étant la plus basse pour la farine "forte de bou-

langer." Le département apprit ensuite des autorités militaires à Halifax qu'aucune farine "forte de boulanger" n'était employée et que la fourniture de la farine "patente" était déjà concédée.

La St. Lawrence Flour Mill ayant été mise dans l'impossibilité de soumissionner pour la farine dont la force permanente avait besoin, écrivit immédiatement au ministre et offrit de fournir la farine "patente" à raison de 2.42½ par sac de 68 livres. Comme cette soumission était la plus basse, le marché fait avec MM. Outhit fut annulé et l'offre de la St. Lawrence Flour Mill fut acceptée.

GARDE-PECHE DE LUNENBURG.

M. A. K. MACLEAN:

Quels sont les surveillants des pêcheries et les gardes-pêche pour le comté de Lunenburg (N.-E.), et quel salaire est payé à chacun, annuellement?

M. HAZEN: Fred. Emeno, $25; S. Volger, $75; Otis Bowers, $37; Solomon Teal, $37; Chas. Watters, $25; Henry Eurns, $25; Alex. Joudray, $1.50 par jour; Joshua Berringer, $75; W. A. Conrad, $75; Jos. Reinhardt, $75; Jas. Kaulbach, $25; Benjamin Ramey, $1.50 par jour; Timothy Lantz, $40; J. W. Langille, $40; Wm. Mosher, $50; John Croft, $40; Moran Hatt, $15; Richard Russell, $25; Emanuel Veinot, $25; Wilson Hennigar, $25; Freeman Lantz, $40; Zenas Meisner, $40; Warren Pearl, $25; Edward Publicover, $25; Albert Setters, $25; Geo. E. Jollymore, $25; Benjamin Wagner, $25; Abram Feindel, $25; Joshua Feener, $40; Wallace Thompson, $25.

MUR DE REVETEMENT A LAPRAIRIE.

M. LANCTOT demande:

1. Relativement à une réponse donnée par le ministre des Travaux publics le 20 avril au sujet de la construction du mur de revêtement, comme suit:—

"Liste des prix pour matériaux, environ $70,000.

"Remplissage en terre, 40 cents la verge cube.

"Béton armé, $10.

"Maçonnerie en pierre sèche, $1.50 la verge carrée.

"Le dessus de la chaussée avec fondation de pierre, $1 la verge carrée.

"Chaussée, pierre concassée, 25cts la verge carrée.

"Chaussée, gravier, 25cts la verge carrée.

2. Le prix de $1.50 par verge carrée pour la maçonnerie en pierre sèche couvre-t-il la main-d'œuvre seulement, ou les entrepreneurs sont-ils tenus de fournir la pierre pour le prix mentionné?

M. ROGERS:

Les entrepreneurs fournissent la pierre.

DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE A WATROUS.

M. NEELY demande:

1. Qui est actuellement directeur du bureau de poste à Watrous (Sask.)?

2. Quand a-t-il été nommé, et a-t-il rempli ses fonctions d'une manière continue depuis sa nomination?

M. PELLETIER:

1. M. Wm. E. Wright.

2. Le 12 janvier 1914; oui, autant que le Gouvernement en est informé.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DES POSTES A SHERBROOKE.

M. PELLETIER. Hier, j'ai promis de répondre à une demande d'explication qui m'était faite au sujet d'une contradiction entre deux réponses données par le département, au sujet du bureau de l'inspection des postes à Sherbrooke.

La première réponse laissait entendre que les appointements des fonctionnaires en question représentaient $4,752 par année, et la seconde semblait établir que le total des appointements était plus élevé que ce montant. Ce matin, j'ai parlé de ces deux réponses aux fonctionnaires du département qui les ont comparées. Après un examen sérieux, ils m'ont dit que les deux réponses sont parfaitement exactes. La première question n'avait trait qu'aux nouveaux fonctionnaires, et ce qu'elle indiquait en termes formels. La réponse qu'on y a faite donnait le chiffre des appointements des nouveaux fonctionnaires. La seconde question se rapportait aux appointements de tous les fonctionnaires. Il y avait trois fonctionnaires qui n'avaient pas été nommés récemment, de sorte que la réponse faite à la seconde question a indiqué le montant des appointements de tous les fonctionnaires, anciens et nouveaux. Ainsi donc, les deux réponses sont absolument exactes.

LE STEAMER "CANADA".

M. MARCIL: En l'absence du ministre de l'Industrie et du Commerce (M. Foster), le directeur général des Postes me dira peut-être s'il est problable que le steamer "Canada" reprenne ses voyages. On est à la veille même de l'ouverture de la saison de navigation, et les voyages de ce navire intéressent grandement la population du littoral de Gaspé. Si ce vaisseau ne peut encore sortir du bassin de radoub, parce que les travaux de réparations qu'on y fait ne sont pas encore terminés complètement, il est possible que l'honorable ministre soit en

état de me dire où ces travaux en sont rendus.

M. PELLETIER: Je sais qu'on a fait l'inspection de ce navire et que le rapport de cette inspection est favorable. S'il en est ainsi, je suis certain que ce bateau reprendra ses voyages. Je ne puis, toutefois, parler d'une façon définitive.

M. MARCIL: Je représenterais vivement à l'honorable ministre l'importance de cette question.

M. PELLETIER: Je comprends parfaitement cette importance. Je croyais que ce steamer avait commencé son travail de la saison. J'appellerai sur ce point l'attention du ministre de l'Industrie et du Commerce.

JUGE DE LA COUR SUPERIEURE DE LA SASKATCHEWAN.

M. KNOWLES: Le ministre de la Justice peut-il nous fournir quelques renseignements quant au temps où il se propose de remplir la vacance qui s'est produite il y a longtemps déjà, à la cour suprême de la Saskatchewan?

M. DOHERTY: Il y a présentement devant la Chambre un bill pourvoyant à la nomination de juges supplémentaires aux cours de districts. Lorsque ce projet de loi aura été adopté, j'espère résoudre toute cette question.

NOMINATION DU HAUT COMMISSAIRE.

M. KYTE: Puis-je demander au premier ministre de nous dire quand il espère faire remplir le poste de haut commissaire qui est sans titulaire depuis plusieurs mois?

M. BORDEN: Lorsqu'il sera nécessaire d'annoncer la chose, je ferai connaître à la Chambre la décision à laquelle nous en serons arrivés à ce sujet.

M. KYTE: Pardon, mais j'ose croire qu'une nouvelle semblable doit être connue, lorsqu'un député d'une division électorale du pays demande qu'on la rende publique. Si le premier ministre est prêt ou non à donner une réponse définitive, c'est là une autre question.

M. BORDEN: J'ai déclaré à l'honorable député que lorsqu'il deviendra nécessaire d'annoncer cette nomination, on la fera connaître de la façon ordinaire. J'espère qu'il ne croit pas qu'il m'incombe de faire connaître cette nouvelle simplement parce qu'un honorable député se lève pour me demander d'en agir ainsi. Il peut se faire que je ne sois pas prêt à annoncer cette nouvelle en ce moment.

Sir WILFRID LAURIER: La question est de savoir quand cela deviendra nécessaire.

M. BORDEN: Cela sera annoncé en temps utile.

Sir WILFRID LAURIER: Et c'est là la condition "sine qua non".

LES SANS-TRAVAIL DE MONTREAL.

M. LEMIEUX: Je désire demander au premier ministre s'il a reçu la lettre suivante:

Au très honorable R. L. Borden,
Premier ministre,
Ottawa.

Honorable monsieur,—Vous connaissez, sans doute, l'état de choses qui prévaut, aujourd'hui, à Montréal. Il y a des milliers d'hommes qui demandent du travail à la ville et, bien que nous ayons fait tout ce que nous pouvions faire, il nous est impossible de fournir à ces sans-travail ce dont ils ont besoin.

Je m'adresse à vous, en votre qualité de chef du gouvernement fédéral, et je vous demande d'aider la ville à améliorer l'état de choses qui existe, en hâtant l'exécution des travaux que le Gouvernement se propose de faire exécuter dans cette ville, au cours de l'été prochain.

Je demeure, honorable monsieur,
Votre tout dévoué,
Médéric Martin,
Maire de Montréal.

Le très honorable premier ministre a-t-il reçu cette lettre et, dans l'affirmative, veut-il dire ce qu'il a l'intention de faire?

M. BORDEN: J'ai reçu cette lettre, mais je constate que je ne l'ai pas reçue aussitôt que mon honorable ami l'a reçue lui-même, puisqu'elle ne m'a été remise qu'à dix heures et demie, ce matin. Je comprends que le maire de Montréal a déjà déclaré qu'il pouvait fournir de l'emploi à tous les sans-travail qui s'adresseraient à lui. Il a apparemment trop présumé de son pouvoir sous ce rapport, d'où la raison de la lettre qu'il m'a adressée. Bien que je n'aie reçu sa lettre qu'à dix heures et demie ce matin, j'ai déjà dicté une réponse pour lui faire savoir qu'il a été fait part de sa communication aux chefs des divers ministères.

Sir WILFRID LAURIER: En justice pour le maire de Montréal, mon très honorable ami devrait rectifier son assertion. Le maire de Montréal ne s'est pas dit capable, mais bien désireux de fournir de l'emploi

aux sans-travail, et je me plais à croire mon très honorable ami animé du même désir.

M. BORDEN: C'est ce que j'ai lu dans les journaux; mais si ce n'est pas exact, je tiens à me reprendre. Il me semblait, au moment de faire ma réponse, il me semble encore que tel est le cas; il y a déjà quelque temps, il est vrai, que j'ai lu cela.

3e LECTURE

De deux projets de loi:

Le 1er (n° 84), déposé par M. J. D. Reid, portant modification de la loi de l'exportation;

Le 2e (n° 138), déposé par M. Roche, portant modification de la loi de l'irrigation.

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI DE TEMPERANCE DU CANADA.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice) propose que le bill (n° 180) portant modification de la loi de tempérance du Canada soit lu pour la 3e fois.

—Monsieur l'Orateur, après avoir examiné la question, je constate que les dispositions de la loi de tempérance du Canada qui font que les villes ne sont pas comprises dans les comtés où elles sont situées est incontestablement applicable à l'Alberta et à la Saskatchewan, et qu'il n'y a pas lieu de modifier le bill à cet égard.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DE LA RESOLUTION TENDANT A VENIR EN AIDE AU NORD-CANADIEN.

La Chambre reprend la discussion de la motion de M. Borden portant qu'elle passe à l'examen, en comité général, de la résolution tendant à venir en aide au chemin de fer Nord-Canadien.

M. G. H. BOIVIN (Shefford) : En prenant la parole sur les résolutions déposées hier par le premier ministre, et tendant à garantir un prêt de $45,000,000 au chemin de fer Nord-Canadien, je dois d'abord remercier le chef du Gouvernement d'avoir, hier soir, permis l'ajournement du débat à une heure relativement peu avancée, me dispensant là de l'obligation de troubler, en y mêlant mes humbles observations, le flot limpide de l'éloquence qui n'a cessé de couler au cours de la séance d'hier.

Cette séance d'hier fera certainement époque dans l'histoire du Canada. Hier, il était donné à la Chambre de prêter l'oreille à quatre excellents discours portant sur la garantie d'un prêt de $45,000,000 au chemin de fer Nord-Canadien, à quatre orateurs qui ont discuté ce prêt à quatre points de vue différents, si je puis dire. L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a certainement fait un discours de tout premier ordre; aussi me plais-je à le féliciter et à le remercier au nom des membres de l'un et de l'autre côté de la Chambre pour nous avoir fourni des renseignements dont le recueillement a dû lui demander—il l'a d'ailleurs avoué lui-même—de longues heures de labeur ardu et de recherches minutieuses, renseignements qu'il a réunis de façon à ce que les membres de la Chambre et la masse de la population pussent aisément les comprendre. Je dois dire que je n'approuve pas chacune de ses conclusions; je ne puis admettre, par exemple, que ce qu'il y aurait de mieux à faire, à l'heure actuelle, ce serait de nationaliser le chemin de fer Nord-Canadien. Mais je considère comme lui que la convention dont le Gouvernement propose la ratification n'est pas de celles qui méritent l'appui de la majorité des membres de la Chambre.

Je suis heureux de complimenter aussi l'honorable solliciteur général (M. Meighen), l'auteur des résolutions qui nous occupent (chacun le sait), sur le talent que dénote la forme, sinon le fond, de son discours. Il a pris la parole pour déclarer que le très honorable chef de l'opposition n'avait pas saisi le sens des divers articles des résolutions. Eh! mais ces résolutions dont il est l'auteur, il était de son devoir en tant que solliciteur général du Canada d'en donner à la Chambre une explication susceptible de les rendre intelligibles. L'a-t-il fait? Non, monsieur l'Orateur; il a passé une heure et demie à réfuter—que dis-je—à tenter vainement de réfuter les objections très logiques du chef de l'opposition. Il a commencé par faire observer que la convention, au dire du chef de la gauche, ne contient aucune stipulation relativement à la fusion des différente compagnies. En tentant de réfuter cette objection, il dut admettre lui-même qu'il n'existe pas de stipulation à cet égard, après quoi il se mit à exposer les raisons pour lesquelles il ne devrait pas y avoir de fusion.

Le très honorable chef de l'opposition lui ayant fait observer que les garanties données au pays ne sont pas suffisantes, le solliciteur général répondit que nous avons une hypothèque sur tout ce que le chemin de fer Nord-Canadien possède à l'heure qu'il est. Il aurait pu aller un peu plus loin

et ajouter que la garantie que nous obtenons est absolument nulle, puisqu'aujourd'hui la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien ne possède absolument rien. A l'objection soulevée par le chef de l'opposition à l'égard des stipulations de l'alinéa (b), clause 6 de la troisième annexe, relativement à la réglementation des taux de transport des marchandises par la commission des chemins de fer, il répond que le Northern Canadian Pacific se trouvant à une extrémité du Canada et le chemin de fer de l'Etat à l'autre, il n'y a pas lieu de craindre qu'il ne soit jamais établi de convention entre les deux réseaux; et au même instant il se voit obligé d'avouer que l'établissement éventuel d'une telle convention donnerait pleinement raison au chef de la gauche. Or, la conclusion d'une entente entre le réseau de l'Etat et le Canadian Northern Pacific est-elle chose possible? Je dis que oui; que les marchandises provenant de la Colombie-Anglaise peuvent être portées jusqu'à certains endroits situés sur le parcours de l'Intercolonial, dans les Provinces maritimes; que le réseau de l'Etat peut faire parvenir jusqu'à la Colombie-Anglaise les marchandises provenant des Provinces maritimes, et que, par conséquent, une telle convention pourrait fort bien intervenir entre les deux réseaux. Au cas où une convention de cette nature serait établie, la commission des chemins de fer devrait se garder, dans l'exercice de ses attributions, d'enfreindre cette stipulation:

Sauf, toutefois, que toute entente relative à l'échange du trafic entre les compagnies devra être subordonnée à toutes les conventions existant actuellement avec toute autre compagnie que ce soit.

Avant d'analyser la réfutation que le solliciteur général a tenté de faire du remarquable discours du chef de la gauche, voyons quelles sont les causes qui ont déterminé le dépôt des présentes résolutions, et voyons sur quoi porte la discussion. Antérieurement au dépôt des résolutions, la presse conservatrice avait donné à entendre que les propriétaires du Nord-Canadien étaient venus frapper à la porte du Parlement et mendier de l'aide. Depuis le premier jour de la session, c'est un secret de polichinelle que sir William McKenzie, sir Donald Mann et leurs amis ont fait de nombreux pèlerinages au palais législatif, qu'ils sont maintes fois allés frapper à la porte du cabinet de chacun des ministres pour les supplier de venir en aide au chemin de fer Nord-Canadien. Nous avons je ne sais combien de fois demandé au ministre des Finances si l'on avait sollicité de l'aide et si le Gouvernement se proposait d'en accorder, et le ministre nous a invariablement répondu que non.

Le bruit a couru que, se voyant incapable d'amener une entente entre le Gouvernement et ces personnages-là, le ministre des Finances a fini par renoncer à la tâche et l'a confiée à notre excellent ami le solliciteur général. C'est alors que les journaux conservateurs annoncèrent en toutes les parties du pays que l'on en était enfin arrivé à une entente, que toutes les compagnies de chemins de fer du Nord-Canadien devaient fusionner, que le capital devait être réduit à $100,000,000, que pour garantir un emprunt de $45,000,000, le Canada recevrait $40,000,000 d'actions ordinaires, et que l'on placerait en fiducie $15,000,000 d'actions ordinaires à être attribuées au Canada dans le cas où le Nord-Canadien viendrait à manquer à ses engagements. Telle est la teneur de la convention que l'on annonçait d'un bout du pays à l'autre, de la convention dont il fut question dans tous les journaux conservateurs du Canada.

Voilà l'entente que le parti au pouvoir a cherché à imposer à l'esprit des électeurs canadiens avant même d'avoir osé soumettre cette résolution à la Chambre, mais ce n'est pas du tout l'entente. Il n'y a absolument rien qui dise dans cette entente que le Gouvernement canadien fera remettre 15 millions de capital-actions commun à un fiduciaire, qui les lui rendra si le Canadian-Northern ne s'en tient pas à ses obligations. Le gouvernement canadien obtient 40 millions de capital-actions commun, et que vaut ce capital-actions commun aujourd'hui? Absolument rien. On donne 40 millions de fiction au gouvernement en garantie d'un prêt de 45 millions en bel argent sonnant. Voici la situation: MM. Mackenzie et Mann viennent voir le Gouvernement du pays et demandent une aide supplémentaire pour leur chemin de fer. Il nous donnent un état de compte indiquant combien on a dépensé d'argent, combien on en a reçu du Dominion et des différentes provinces, et combien il leur en faut encore pour terminer leur réseau. Ils ont soumis cet état à la Chambre et le Gouvernement leur a dit: C'est fort bien, nous accepterons cet état comme vérité essentielle, et nous vous donnons un emprunt de 45 millions, ce qui veut dire exactement la même chose, car en fin de compte c'est toujours le peuple du Canada qui paiera les 45 millions. Je trouve dans cet état les sommes reçues du gouvernement du Dominion. Je trouve la somme dépensée

et la somme qu'on doit encore. Mais ce que je ne vois pas dans cet état, c'est la somme que sir William Mackenzie et sir Donald Mann ont tirée de leur propre gousset pour la placer dans cette entreprise. Cela ne figure pas dans l'état financier, et je crains que si on en parlait, la page qui porterait ce titre serait absolument blanche. Il est vrai que ces messieurs méritent quelque chose du Canada. Ils ont de la clairvoyance, de l'habileté, du courage, des aptitudes; je veux bien admettre tout cela. Mais avant d'entreprendre la construction d'un chemin de fer qui doit être transcontinental, il leur aurait fallu plus que de l'adresse, plus que du courage et de l'habileté—ils auraient dû avoir quelques piastres en espèces. Au contraire, ils forment une compagnie connue sous le nom de Canadian Northern Railway Company. Qui forme la Canadian Northern Railway Company? MM. Mackenzie et Mann.

Dans le but d'obtenir de l'assistance du Gouvernement, ils forment dix-huit compagnies ou plus, appelées compagnies filiales; et qui sont les principaux actionnaires des compagnies filiales? MM. Mackenzie et Mann. Ils se présentent au Parlement du Canada, aux différentes législatures, et ils obtiennent de l'argent pour ces différentes compagnies; et en obtenant cet argent, ils l'obtiennent pour Mackenzie et Mann. Ils forment alors une compagnie de construction sous le nom de Mackenzie, Mann et Compagnie, limitée, et ils transportent tout l'argent qu'ils reçoivent du Gouvernement fédéral et des différentes législatures, pour Mackenzie et Mann, agissant au titre de Canadian-Northern, à Mackenzie et Mann agissant au titre de Mackenzie, Mann et Compagnie, limitée, agents en construction. De sorte que tout l'argent payé reste aux goussets de Mackenzie et Mann. Naturellement, MM. Mackenzie et Mann, agents en construction, s'enrichissent et font de l'argent, mais le Canadian-Northern s'appauvrit, parce qu'il donne tout son argent à MM. Mackenzie et Mann. Or, MM. Mackenzie et Mann, au titre du Canadian-Northern, reviennent au Parlement du Canada et demandent une assistance nouvelle. S'ils voulaient être absolument sincères, ils nous diraient: Nous avons deux sacs d'argent à la maison; l'un appartient au Canadian-Northern, l'autre à MM. Mackenzie, Mann et Compagnie, limitée. Nous avons tout pris ce qu'il y avait dans le sac du Canadian-Northern, et nous l'avons mis dans le sac appartenant à Mackenzie, Mann et Compagnie, limitée. Il n'y a plus un sou dans le premier sac; tout est dans le second; veuillez avoir l'obligeance de remplir le premier. Et le Gouvernement répond à cela: Donnez-nous un état de vos affaires. Le Gouvernement a-t-il dit: Nous ferons enquête sur votre administration, nous trouverons qui a touché tout cet argent, nous découvrirons si vos entreprises ont été adjugées à un prix raisonnable, nous constaterons si MM. Mackenzie, Mann & Co., Ltd, lorsqu'ils ont obtenu ces entreprises, les ont eues par soumission et s'ils étaient les plus bas soumissionnaires? Jamais de la vie.

La déclaration est déposée sur la table de la Chambre et on en imprime des copies qui sont distribuées aux divers députés deux ou trois jours avant la présentation de la résolution. Dans cette déclaration, nous voyons que MM. Mackenzie et Mann n'ont pas réalisé de profits proprement dits mais qu'ils ont reçu des actions ordinaires à la place de ces profits. C'est là la déclaration contenue dans ce Livre bleu intitulé "Documents relatifs aux garanties du Gouvernement" (imprimé par ordre du Parlement). Mais où se trouve la preuve qu'ils n'ont pas reçu d'argent? Où est la preuve que chaque centin qu'ils ont reçu—et personne ne niera qu'ils ont reçu de l'argent pour payer la main-d'œuvre, les matériaux, rails, etc.—a été effectivement payé? Il n'y en a pas de preuve dans ce Livre bleu. Où est la preuve que Mackenzie et Mann n'ont pas fait de profits en argent? Il n'y en a pas du tout, sauf un affidavit de M. Alfred J. Mitchell qui est contrôleur financier de Mackenzie et Mann, Limited. Dans cet affidavit, il déclare que, d'après les livres, et au meilleur de sa connaissance, Mackenzie et Mann n'ont rien reçu que des actions ordinaire pour leurs profits. Il y a aussi l'affidavit d'un autre M. Mackenzie et d'un autre M. Mann de la "Northern Construction Company" de la Colombie-Anglaise, qui nous dit que, sous le couvert de cette compagnie, MM. Mackenzie et Mann n'ont jamais touché de profits en espèces. Les deux déclarations que nous venons de citer peuvent être absolument vraies, mais je demande aujourd'hui au premier ministre où sont les affidavits de sir William Mackenzie et de sir Donald Mann disant qu'ils n'ont pas fait de profits dans ces entreprises? Ils disent qu'il leur faut $45,000,000 de plus pour terminer le réseau. Où est la preuve qu'ils peuvent le compléter pour ce montant? Il n'y en a absolument aucune. Tout le monde s'ac-

corde pour dire que le coût de la construction des chemins de fer a augmenté beaucoup dans ce pays et qu'il augmente encore par sauts et par bonds. A la page 10, on nous donne une déclaration qui dit que, pour complétr le réseau, il en coûterait $100,000,000, mais qu'il peuvent trouver $58,473,982 au moyen de valeurs qui seront émises pour les dépenses ci-dessus nommées et au moyen d'argent des comptes fiduciaires, ce qui laissera une balance nécessaire de $41,905,117 à prélever. Où est la preuve que le réseau peut se compléter pour $100,000,000? Où est la preuve qu'ils peuvent obtenir $58,000,000 de leurs valeurs? On demande au Parlement d'accepter les déclarations de deux hommes qui viennent quémander à sa porte, qui nous disent qu'ils ont besoin d'argent et on nous demande de le leur donner sans plus d'enquête. Je prétends—et je parle ici pour moi seulement, car je ne crois pas exprimer les vues de mon parti—qu'on aurait dû tenir une enquête pour vérifier exactement ce que ces messieurs ont reçu et pourquoi le Canada est obligé de leur en donner plus encore; une enquête où ces messieurs eussent été interrogés sous serment comme témoins principaux et où le témoignage de leurs employés eût été aussi entendu sous serment.

Le Parlement aurait su ce qu'il fallait faire pour aider la compagnie et il aurait été justifié de préparer un arrangement pour lui donner le secours nécessaire. Mais, même si toutes les déclarations contenues dans ce Livre bleu sont vraies, même si le Canadian-Northern a besoin de $45,000,000 pour terminer la construction de son réseau, le Canada ne reçoit aucune garantie en retour de celle qu'on lui demande de donner. Voyons de quoi se compose cette garantie. Tout d'abord, il existe une hypothèque sur le capital-actions de dix-huit des compagnies constitutives, non pas sur tout le capital-actions de ces compagnies, mais seulement sur une certaine partie du capital-actions des compagnies énumérées dans la première partie de l'annexe attachée à la résolution. Nous aimerions savoir qui est aujourd'hui propriétaire de ce capital-actions et comment il se fait qu'on peut le mettre entre les mains de la compagnie Canadian-Northern? Qui va donner ce capital-actions au Canadian-Northern? MM. Mackenzie et Mann, Limited? Peut-être. Personne ne le sait. Et, chose très curieuse, ce stock qui est hypothéqué au Dominion du Canada comme sécurité de la garantie, ne vaut que très peu sur le marché à l'heure actuelle, de fait, il ne vaut rien du tout. MM. Mackenzie et Mann possèdent d'autres actions, ils sont intéressés dans d'autres compagnies. Pourquoi ne nous donnent-ils pas une hypothèque sur les actions de ces compagnies qui valent quelque chose et qui payent actuellement des dividendes?—La "Toronto Street Railway", par exemple. Il existe beaucoup d'autres compagnies rémunératrices dans lesquelles ces deux messieurs sont intéressés, mais ils ne nous offrent pas d'hypothèque sur le capital-actions de ces compagnies, parce qu'il vaut quelque chose. Le solliciteur général lui-même nous a donné hier soir une autre preuve que ces compagnies ne valent rien quand, en répondant à l'argument du chef de l'opposition qui lui disait que ce n'était pas une amalgamation, il a déclaré: "Non, ce n'est pas une amalgamation et il vaut beaucoup mieux pour le Canada que ce n'en soit pas une et la première raison c'est que, peut-être, certaines de ces compagnies ne valent rien et ne paieront peut-être jamais leurs dépenses courantes, peut-être d'autres seront-elles laissées de côté et, dans ce cas, nous serions obligés de les entretenir tandis que nous pouvons nous en débarrasser".

Mais le Gouvernement prend une hypothèque sur le capital-actions de ces compagnies, sans savoir si jamais elles vaudront quelque chose. Son autre argument contre la fusion est que pour y arriver et faire une grande ligne qui serait réellement un facteur dans la vie commerciale du Canada, il faudrait confisquer ces compagnies. Puis immédiatement après il dit qu'il n'est pas nécessaire d'exiger le dépôt d'aucune action, entre les mains d'un syndic parce que, si dans trois ou quatre ans, ces compagnies ne réussissaient pas, et si le Canadian-Northern était incapable de payer l'intérêt sur les obligations, le Canada pourrait en prendre possession, confisquer tous ses biens, former un nouveau bureau d'administration ou faire exploiter le chemin de fer par une autre corporation. Si l'on doit confisquer dans trois ans d'ici, pourquoi ne pas confisquer aujourd'hui? Où est la différence? Le solliciteur général sait très bien que la présente demande de MacKenzie et Mann n'est pas la dernière que le Gouvernement recevra d'eux. Le très honorable chef de l'opposition nous a démontré très clairement, hier, que dans un an d'ici MacKenzie et Mann seront obligés de revenir frapper à la porte du Gouvernement et nous demander les $7,000,000 auxquels on ne pourvoit pas aujourd'hui. En réponse à cet argument le solliciteur général ne fait que lui donner beaucoup plus de force; il dit qu'il y a aussi à la page 43 dû pour dépenses de

construction, achat de matériel, terminus et lignes secondaires, un item de $21,262,000 qu'il faut payer et qui n'est pas inclus. De sorte que l'année prochaine, au lieu de $7,000,000, c'est $28,000,000 de plus que le Canadian-Northern viendra nous demander de garantir ou de lui prêter.

M. MEIGHEN: Les $21,000,000 sont inclus dans l'état soumis.

M. BOIVIN: Pas dans l'état donné à la page 10 du Livre bleu qui a été destribué aux membres de cette Chambre.

M. MEIGHEN: Oui, cette somme est comprise dans les $100,000,000 nécessaires pour les besoins de la compagnie.

M. BOIVIN: Si ces $21,000,000 y sont compris, le solliciteur général voudra-t-il me dire que le Nord-Canadien pourra dépenser $45,000,000 sur des lignes entièrement nouvelles, et payer en même temps ces $21,000,000?

M. MEIGHEN: Il y a $100,000,000 à dépenser. L'honorable député n'a seulement pas lu ce qui a été déposé sur le bureau de la Chambre. La compagnie touchera les $58,000,000 et $45,000,000 à mesure qu'elle les gagnera, et cela payera les $21,000,000 avec tout le reste.

M. BOIVIN: La compagnie n'a pas encore gagné les $58,000,000? Pour qu'elle puisse les toucher il faut qu'elle dépense $45,000,000.

M. MEIGHEN: Il faut qu'elle fasse les travaux.

M. BOIVIN: Et c'est précisément parce que la compagnie n'a pas présentement les $45,000,000 pour faire les travaux, qu'elle ne peut pas toucher les $58,000,000. Pour les gagner il faut qu'elle dépense les $45,000,000 qu'elle demande aujourd'hui au Parlement. Même si les $100,000,000 comprenaient les $21,000,000, ce que je conteste, l'argument avancé hier qu'il y a $7,000,000 auxquels on ne pourvoit pas reste intact. Le solliciteur général dit que nous recevons 40 p. 100 des actions ordinaires, et que nous laissons $60,000,000 a MM. Mackenzie & Mann pour les payer de leurs dix-huit années de travaux dans le développement du réseau. Lorsque le chef de l'opposition a dit hier que le Canada devrait obtenir plus que $40,000,000 des actions ordinaires, et avoir la haute main dans la direction, il n'entendait pas dire que ces $40,000,000 seraient en espèces, car nous savons tous que les actions ordinaires ne valent absolument rien. Nous savons tous que les actions ordinaires peuvent ne jamais rien valoir, mais nous prétendons, du côté de la gauche, que le Canada devrait avoir la haute main sur la ligne, afin que lorsque viendra le temps d'adjuger les contrats pour les travaux de construction qui restent à faire nous ayons quelque chose à dire. Nous voulons avoir un mot à dire dans l'administration de la ligne afin que les entreprises ne soient pas adjugées par Mackenzie et Mann et la compagnie du Nord-Canadien à Mackenzie & Mann, agissant pour la compagnie de construction Mackenzie et Mann, Limitée, sans demandes de soumission et sans concurrence.

Nous disons qu'il y a assez longtemps que Mackenzie et Mann utilisent ce chemin de fer pour servir leurs intérêts, et que le temps est arrivé ou le Canadian-Northern devrait être administrer, comme les autres compagnies de chemin de fer sérieuses, dans l'intérêt de leurs actionnaires et du pays en général, plutôt que dans l'intérêt des promoteurs seulement. Le Canada devient aujourd'hui associé dans cette ligne, et il avance $45,000,000 en espèces sonnantes, ou leur équivalent. Le Canada endosse le billet de la compagnie pour $45,000,000. Nous prétendons que nous devrions être en état de protéger nos intérêts en ayant un mot à dire dans l'administration de la compagnie et dans l'adjudication des entreprises; afin que ces entreprises soient adjugées au plus bas soumissionnaires. Ce n'est pas tant dans la propriété de la ligne que nous sommes intéressés que dans son administration, où nous devons avoir un mot à dire afin de protéger les intérêts du peuple et les garanties que nous avons données.

J'appellerai l'attention du solliciteur général sur une autre partie du contrat. Dans les définitions il est dit:

"Entrepreneurs" signifie la McKenzie, Mann et Cie (Ltd.).

D'après la résolution, ces entrepreneurs sont obligés d'assurer certaines obligations. Les articles 4 et 5 de la résolution disent:

4. Qu'il est convenu et stipulé à la satisfaction du Gouverneur en conseil que tous les prêts temporaires impayés faits au Canadian-Northern ou à quelqu'une de ses compagnies constituantes ou subsidiaires et garantis par le dépôt ou le nantissement de valeurs, seront remboursés à même le produit de ces valeurs données en dépôt ou en nantissement lorsqu'elles seront vendues ou qu'il en sera disposé, et que nulle poursuite ne sera dans l'intervalle intentée contre le Canadian-Northern ou contre toute autre des dites compagnies pour le recouvrement de ces prêts temporaires.

5. Que les entrepreneurs conviennent et s'engagent et doivent de toute autre manière con-

venir et s'engager à la satisfaction du Gouverneur en conseil à ce que la dette courante du Canadian-Northern et des dites compagnies constituantes et subsidiaires soit, dans un délai d'un an à compter de l'adoption des présentes résolutions, réduite à la somme normale ou ordinaire courante à être déterminée par le ministre, et dans l'intervalle toute dette courante autre que celle qui peut donner lieu à un litige de bonne foi, soit payée ou réglée de telle manière qu'aucune procédure pour en faire effectuer le paiement ne soit prise ou adopté.

Ces articles stipulent que les conventions et engagements doivent être faits à la satisfaction du Gouverneur en conseil. Que cet argent sera employé à l'achèvement de la ligne. D'après l'article 5 les entrepreneurs sont partie à cette entreprise; ce sont eux qui d'après l'article 5 doivent convenir et s'engager, et d'après la définition, le mot "entrepreneurs" signifie la McKenzie Mann et compagnie (limitée). Pourquoi dans la définition du mot "entrepreneurs" ne pas inclure, ainsi que nous le faisons dans l'Acte fiduciaire, les noms de sir William McKenzie et sir Donald Mann? Est-ce parce que sir William McKenzie et sir Donald Mann ne veulent pas prendre cette obligation, parce qu'ils craignent que non seulement les emprunts temporaires impayés des entrepreneurs, mais tous les emprunts temporaires impayés du Canadian-Northern ou de ces compagnies constituantes ou filiales, ainsi garantis, soient payés à même les produits de telles garanties déposées ou engagées? Je prétends que, pour la protection du peuple du Canada, si cette résolution est adoptée, les noms de sir William McKenzie et sir Donald Mann doivent être ajoutés au nom de la McKenzie Mann et compagnie (limitée) comme entrepreneurs, et que de plus MM. McKenzie et Mann soient personnellement responsables de l'exécution des conventions et engagements qui peuvent intervenir entre le Gouverneur général en conseil et la compagnie du Canadien-Nord et les autres parties à la convention.

Il serait encore mieux que ces conventions et engagements fussent faits présentement et soumis au Parlement, afin que nous puissions décider de leur valeur avant d'accorder cette aide. Cette résolution laisse pour ainsi dire au Gouverneur en conseil toute l'administration de ce prêt. Le Gouverneur en conseil seul décidera si la compagnie du Canadien-Nord ou MM. McKenzie et Mann, ou la McKenzie Mann et compagnie, limitée, font ce qu'ils se sont engagés à faire par cette convention. Pour quoi ne pas décider maintenant et une fois pour toutes ce que doivent être ces conventions et engagements? Pourquoi ne pas

nous dire, maintenant, comment fera une compagnie, qui est si gênée dans ses finances qu'elle est obligée de demander l'aide du Parlement pour continuer la construction de sa ligne, pour faire attendre ses créanciers pendant une année ou deux ou plus longtemps, et comment elle garantira le pays qu'elle ne sera pas poursuivie par ceux auxquels elle doit de l'argent? Va-t-on appeler devant le Gouverneur en conseil les créanciers de la compagnie et les obliger à signer un engagement par lequel ils promettront de ne pas poursuivre.

D'après les articles 4 et 5 de la résolution soumise à la Chambre, on penserait que cela va se faire; mais si l'on peut conclure cet arrangement, la compagnie n'a plus besoin d'aide et la raison même que l'on donne pour lui accorder ces $45,000,000 cesse d'exister.

Parlant des assurances qui nous sont données, l'honorable solliciteur général, après avoir dit pourquoi les compagnies n'étaient pas fusionnées ni les actions passées au peuple comme garantie, a ajouté que nous avions une hypothèque sur les 5,350 milles du Canadian-Nord qui s'étendent de Port-Arthur à Edmonton. Mais il a omis de mentionner qu'il y avait d'autres hypothèques et que nous n'avons ni la première ni la deuxième, mais la troisième ou la quatrième, et que la voie est déjà hypothéquée pour sa pleine valeur.

Il a argué ensuite que nous obtenions une hypothèque sur les emplacements de villes; que ces emplacements avaient une valeur énorme et que l'hypothèque dont ils seraient grevés représenterait des millions. Mais alors, pourquoi le Canadien-Nord vient-il nous demander de garantir ses obligations, au lieu de s'adresser aux grands financiers de l'univers et de leur montrer qu'il possède assez de valeurs et de millions pour être indépendants du Parlement canadien? Mais sachant que ces valeurs ne signifient rien, les prêteurs ont demandé à Mackenzie et Mann de faire endosser leur billet par le Canada, qui va l'endosser sans rien obtenir en retour, pas même le droit de dire à Mackenzie et Mann, dès qu'ils auront touché l'argent, à qui ils devront adjuger leur prochain contrat. De fait, ils disent s'être adjugé les contrats à eux-mêmes jusqu'à présent, n'avoir pris que des actions ordinaires, que de l'eau au lieu de profits. Extraction faite de cette eau, tout le capital se trouve réduit à $100,000,000. Le capital-actions ne sera pas augmenté. S'il devait l'être il n'y aurait pas lieu de le réduire maintenant. Le Gouvernement a pour $40,-

000,000 et Mackenzie et Mann pour $60,000,000 de ce capital-actions. Il n'y a donc plus d'actions ordinaires à prendre, et par conséquent, le profit que Mackenzie et Mann réaliseront sur leur prochain contrat devra leur être payé non pas en actions ordinaires mais en argent.

Il n'y a pas longtemps, Mackenzie et Mann se disaient capables de mener l'entreprise à bonne fin sans l'aide du Parlement. Il y a moins d'un an, le premier ministre et le ministre des Finances répétaient ces dires à la Chambre. Sur quoi reposaient ces déclarations? On inscrivait des questions au Feuilleton pour le savoir, et le premier ministre et le ministre des Finances y répondaient. Cependant Mackenzie et Mann viennent aujourd'hui nous avouer qu'il leur faut encore cent millions pour parachever la voie, c'est-à-dire quarante-cinq de plus qu'il n'en peuvent fournir eux-mêmes. Le solliciteur général en a donné pour raison que la voie est de qualité supérieure, que la main-d'œuvre et les matériaux coûtent aujourd'hui plus cher que quand on faisait ces prédictions et qu'on lançait l'idée de faire du Canadien-Nord un réseau transcontinental, puis il a consacré le quart de son temps à éplucher le discours prononcé par le député de Renfrew-sud en faveur du Transcontinental national et contre le rapport de Gutelius. Il a dit que si le Canadien-Nord faisait faillite, le Canada, en le prenant, aurait non seulement une ligne allant d'un océan à l'autre, mais des gares, un matériel roulant, des lignes télégraphiques et autres éléments d'actif; mais que, dans le cas du Transcontinental national, il n'aurait qu'un chemin de fer. Le solliciteur général a peut-être dit la vérité, mais il n'en a dit qu'une partie. Il aurait dû ajouter que, dans le cas du Canadien-Nord, nous aurions eu une voie de troisième ordre, une compagnie de télégraphe où personne n'a placé d'argent, quelques gares, installations terminales et steamers; mais que pour pouvoir réclamer tout cela comme étant notre propriété, nous aurions à acquitter une hypothèque de $312,000,000 et à perdre, en outre, les $45,000,000 que nous donnons, soit un total de $357,000,000, sans compter que nous aurions à perdre aussi la somme qu'il faudrait pour remplacer les chevalets et ponts en bois par des constructions en acier ou en ciment afin de faire du Canadien-Nord une ligne qui valût à peu près le Transcontinental. Mais celui-ci nous appartient absolument, c'est la meilleure voie qu'on ait construite et elle a été payée, en partie, à même les revenus annuels du pays.

Le solliciteur général a dit que nous n'avions pas consulté les documents déposés, ni même les plans, et que nous parlions sans même savoir où la voie se rendait. Eh bien, nous avons consulté livres et documents et nous savons que le chemin va faire faillite et qu'il ne suffira pas de $45,000,000 pour la sauver. Et le pays aussi va s'acheminer vers la banqueroute, pour peu que la direction de ses affaires soit laissée à un parti toujours prêt à verser de l'argent aux corporations et à un ministre des Finances toujours prêt à en emprunter.

Le premier ministre a cité un article du "Journal du Commerce" publié à Montréal sous la direction de l'honorable M. Fielding, ancien ministre des Finances. Tant mieux pour le premier ministre si cet article peut le consoler. La liquidation du Canadien-Nord serait désastreuse pour le Canada, l'emprunt nécessaire pour l'éviter doit être garanti par le Canada. Voilà ce que M .Fielding admet, sans discuter du tout cette convention ou ce projet de résolusion, et c'est aussi ce qu'admettent les premiers ministres des différentes provinces dans les lettres et télégrammes qu'ils ont envoyés au premier ministre du Canada. Nous convenons tous qu'il faut de l'aide au Canadien-Nord; qu'il faut remplir sa sacoche que l'on a vidée dans celle de Mackenzie et Mann. Seulement, nous trouvons insuffisantes les garanties que l'on nous offre pour les obligations que nous assumons en vue de faire obtenir l'argent nécessaire. Nous ne détenons pas la moitié des actions de cette voie et nous n'avons pas reçu de Mackenzie et Mann toutes les valeurs qu'ils pouvaient fournir. Si ces messieurs ont tant de confiance dans leur entreprise ils auraient dû nous donner des garanties sur tout ce qu'ils possèdent et non pas seulement une hypothèque sur l'actif de compagnies qui ne valent rien. C'est alors que le Canada aurait pu avoir raison de garantir l'emprunt. A mon tour, j'ai un article à lire au premier ministre. Je l'ai pris dans le numéro du 27 février 1914 de la "Gazette", de Montréal, un journal qui, de l'aveu de tous, n'est pas un journal libéral:

> On demande au Gouvernement canadien de prêter au Canadian-Northern une somme de $20,000,000 ou $25,000,000, paraît-il.

Il y avait erreur, c'est $45,000,000. Mais à cette date le chiffre de l'emprunt n'était pas encore connu et personne ne pensait

que la compagnie oserait demander une aussi forte somme.

Les motifs que l'on donne sont singuliers. La compagnie a voulu entreprendre de construire un vaste réseau de chemins de fer dont quelques-uns sont en concurrence acharnée avec d'autres, pour un trafic limité. Elle a été traitée libéralement par le Parlement et par les législatures des provinces que ses lignes traversent. La construction de ce réseau, d'après un état fourni l'autre jour, a coûté $303,319,000 à venir jusqu'au 31 décembre dernier. Il faut comprendre dans cette somme $20,000,000 de subventions en argent de la part du Canada, des provinces et des municipalités, outre le produit de $24,000,000 d'obligations données sur octrois en terres et garanties par des terres qui furent concédées à certaines compagnies constituantes de ce réseau. Ces contributions ne paraissent pas mesquines, même si l'on considère l'aisance avec laquelle les provinces du Canada ont coutume d'aliéner par un vote les deniers et les ressources du pays. Puis, afin de permettre à la compagnie et à ses compagnies subsidiaires d'emprunter plus facilement, le Gouvernement canadien a garanti pour $62,000,000 d'obligations quant au capital et à l'intérêt. C'est après cela que la compagnie vient demander à contracter un emprunt direct, qui ne peut lui être consenti que si le Gouvernement s'en rend responsable.

La proposition n'est pas pratique. Le Gouvernement du Canada n'a pas à trouver des fonds pour des entreprises privées. Ce qu'il a fait jusqu'ici à cause de la folie du Parlement lui a déjà coûté beaucoup et lui coûtera encore davantage; il lui a fallu emprunter à d'onéreuses conditions, augmenter les charges qui pèsent sur le public du fait des intérêts annuels à payer sur la dette et rendre impossible une réduction des droits de douane. Les raisons que l'on invoque à l'appui de cette demande d'aide ne sont pas fortes. On dit, entre autres choses, que, si les fonds ne lui sont pas prêtés, les biens du Canadian-Northern tomberont dans les mains de quelque autre compagnie. Il n'y a pas là de quoi s'effrayer. Le Parlement a fait ce qu'il a pu dans la loi des chemins de fer pour s'assurer qu'il n'y aura pas de compétition dans les prix entre les lignes de chemins de fer comme entre certains points.

La commission des chemins de fer établit des tarifs qui ne peuvent être ni excédés ni abaissés. En ce qui regarde les frais du service, il importe peu que les chemins de fer du pays soient la propriété de dix ou de cent compagnies. Une autre allégation du Canadian-Northern, c'est que, si le prêt qu'il sollicite ne lui est pas fait, les provinces qui ont garanti ses obligations et celles des établissements qui lui sont associés se trouveront probablement dans l'embarras. Quelques-unes le seraient certainement si elles étaient appelées à faire face aux obligations qu'elles ont assumées. Elles ont endossé les billets des compagnies de chemins de fer avec une insouciance qui rend à peu près inutile leur intervention. Mais cela ne regarde point le Parlement du Canada, dont le devoir est de ne tenir compte d'abord et uniquement que du crédit et des ressources pécuniaires de l'Etat et des intérêts des contribuables fédéraux. Ce ne sera pas pour ces derniers un soulagement que de continuer à rendre le trésor national responsable des dettes des compagnies ou des particuliers en général.

Voilà quelle est l'opinion de la "Gazette" de Montréal, journal franchement conservateur, et cette opinion, soit dit en passant, a été exprimée à une époque où le ministre des Finances assurait qu'il ne serait plus fait de prêts aux compagnies. J'ignore si la "Gazette" est toujours du même avis, mais je sais que c'est un journal honnête. Je la considère comme étant un des meilleurs journaux conservateurs qui se publient au Canada, et je lis avec beaucoup d'intérêt ses articles de tête. Elle s'efforce d'être conséquente, à tout le moins avec elle-même, et, par suite, elle ne saurait, je présume, approuver les mesures que l'on prend pour une garantie des obligations du Canadian-Northern allant à 45 millions.

Je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention de la Chambre; je tiens seulement à dire que, dans cette affaire, je marche la main dans la main avec le chef de l'opposition. Je crois qu'il serait bon d'aider le Canadian-Northern, mais pas tant à cause de la compagnie elle-même qu'à cause du crédit du Canada et de la nécessité de bâtir un troisième transcontinental. Comme d'autres l'ont dit avant moi, la question de savoir si ce troisième transcontinental devrait être construit aujourd'hui ou demain est une question qui ne se peut discuter dans les présentes circonstances; elle a déjà été décidée dans l'affirmative. J'ai foi en l'avenir de mon pays, et je crois sincèrement que, dans bien peu d'années, le Canada sera en situation de fournir à ce troisième transcontinental un trafic suffisant. Je ne saurais dire toutefois que j'approuve la teneur des présentes résolutions, et j'espère que l'on y apportera des modifications propres à garantir davantage les intérêts du pays. Je compte bien que toutes ces compagnies vont être fusionnées. Ce ne devrait pas être, après tout, une tâche si difficile, et il faudrait, je le comprends, en donner avis aux actionnaires, que certains arrangements protégeraient. Mon opinion bien arrêtée est que toutes ces sociétés subsidiaires ou composantes devraient être constituées en une seule compagnie sous le nom de Canadian Northern Railway of Canada, plutôt que de leur conserver leur identité et de les faire connaître sous le nom de réseau du Canadian-Northren, définition qui dit beaucoup mais signifie bien peu de chose.

Je pense vous avoir démontré, monsieur l'Orateur, et à d'autres dans cette Chambre, que le très honorable chef de l'opposition a vraiment hier touché du doigt les points faibles de cette convention, qu'il les a fait ressortir avec beaucoup de force, et que l'honorable solliciteur général n'a pu réfuter

les objections qu'on y a faites. Je regrette qu'après avoir consacré deux ou trois mois à la rédaction de ce document, le solliciteur général ne se soit pas donné la peine et n'ait pas pris le temps hier d'expliquer à la Chambre tous les détails de ces résolutions. J'admets que c'est un peu compliqué, et j'avouerai bien que, pour ceux d'entre nous qui n'ont pas l'habitude de la haute finance, ces résolutions sont difficiles à comprendre et qu'en les interprétant nous pouvons errer, mais celui qui les a rédigées doit certainement savoir à quoi s'en tenir, et il aurait dû fournir à la Chambre de complètes explications, au lieu de chercher simplement à réfuter les objections que l'on a soulevées contre elles. L'honorable solliciteur général nous avait promis en nous disant un jour, à propos de certaines résolutions que présentait un membre de la gauche, que ce n'était pas le moment de faire une semblable motion; il nous avait promis, dis-je, que l'affaire serait traitée dans le discours du ministre des Finances et que quand ce discours serait prononcé, il s'engageait à expliquer son attitude. Mais ce discours a été prononcé, l'état budgétaire est connu et le solliciteur général a omis d'expliquer son attitude. Il était d'ailleurs tellement enfoncé dans l'élaboration de ces résolutions qu'il n'était même pas à son siège quand le vote a été pris. Après avoir donné tous ses soins à ces résolutions et avoir négligé ses autres devoirs il aurait certainement pu, dans sa harangue d'hier, faire mieux que de dire au très honorable chef de l'opposition qu'il ne savait pas de quoi il parlait. Il s'est tout de même employé à faire voir aux membres de cette Chambre et au pays que le très honorable chef de la gauche avait absolument raison et que ses objections ne pouvaient être réfutées.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine de Montréal): Monsieur l'Orateur, après les explications claires et complètes données hier à la Chambre par le premier ministre et par le solliciteur général (M. Meighen), il ne reste que bien peu de chose à dire à cette phase du débat. Soucieux de donner à ce problème toute la considération qu'il mérite et de mettre encore plus vigoureusement en lumière les grandes lignes de l'arrangement proposé, quelques-uns d'entre nous désireraient cependant débarrasser jusqu'à un certain point la question de ses obscurités et faire ressortir quelques-uns des traits saillants de cette mesure. Il est, je le suppose, généralement admis que pas un premier ministre, pas un gouvernement au Canada, n'a été dès longtemps appelé à faire face à une situation plus difficile que celle en présence de laquelle se trouve le Gouvernement du jour.

Il n'aurait pas été le moins du monde étrange que le premier ministre et ses collègues eussent décliné la responsabilité de la situation qui se présentait et, se souvenant que cette entreprise du Canadian-Northern avec toutes ses compagnies subsidiaires date de 1896, et qu'elle a pris toute sa croissance sous un régime dont la présente administration n'a pas à rendre compte, eussent dit: Ce n'est pas nous qui avons créé cette situation et nous n'entendons point en prendre la responsabilité; nous laisserons les choses suivre leur cours naturel. Mais, bien que défendable à un point de vue politique, une telle attitude ne pouvait être celle du premier ministre. Ayant hérité du droit de conduire les affaires du pays, il s'est dit qu'il avait en même temps hérité des obligations qui en découlent et que son devoir était de faire face à toutes les situations qui se présenteraient, que ces situations fussent aisées ou difficiles à résoudre. Celle-ci est une des affaires auxquelles il a dû faire face; il a dû se tirer le mieux possible d'une affaire dont il n'avait pas été le moins du monde responsable primitivement. Il nous faut par conséquent examiner cette question sans récriminer, sans faire de personnalités, éliminant même l'élément personnel dans l'affaire que nous avons à discuter. Il est manifeste qu'un troisième transcontinental arrive presque à son achèvement; que, pour le terminer, il a été contracté des obligations au chiffre de 300 millions; que la ligne ne peut être complétée sans aide additionnelle; que, si elle n'est pas complétée, elle ne peut donner des profits; qu'à défaut d'une recette suffisante, les obligations déjà contractées seront répudiées, et le crédit du Canada ne peut manquer d'en souffrir; que, par suite, la seule chance qui reste à la compagnie de refaire ses frais, c'est de compléter son réseau et d'être mise à même de gagner de quoi payer sa dette.

Dans cette brochure mise entre les mains des membres du Parlement, se trouve une déclaration de M. Hanna, troisième vice-président du Canadian-Northern, déclaration que d'aucuns tiendront pour optimiste. M. Hanna assure qu'en 1918 les charges du réseau seront d'à peu près 16 millions, puis il s'emploie à démontrer que les recettes de la compagnie suffiront à l'acquittement de ces charges avec un excédent en sus. Ses

prognostications peuvent n'être pas acceptées, mais elles ne me paraissent point déraisonnables. A tout événement, on peut raisonnablement prétendre que les obligations de la compagnie à cette époque ne seront pas plus de la moitié de celles que le Grand-Tronc-Pacifique a assumées en se chargeant de l'exploitation du Transcontinental national. Si la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique peut espérer être en mesure de répondre aux nécessités du service, il n'est pas déraisonnable de croire qu'une compagnie dont les obligations seraient moindres de moitié pourra, elle aussi, faire de même. Quoi qu'il en soit, il nous faut bien admettre que, dans l'extrémité où elle en est réduite, cette compagnie ne peut avoir recours qu'au gouvernement canadien. Elle n'a pas d'autre ami au monde, et quels que soient nos sentiments à son égard, c'est à nous de dire s'il reste à cette compagnie un seul ami sur lequel elle puisse compter. Nous ne saurions nous dissimuler que le Gouvernement du Canada, les gouvernements provinciaux et les municipalités dans une certaine mesure ont fréquemment approuvé cette entreprise. Ils ont déclaré louable et opportune la fin première de cette grande entreprise, la construction d'un transcontinental de l'Atlantique au Pacifique. Ils se sont souvent prononcés dans ce sens, et cela sous forme d'octroi de subventions et d'aide généreuse.

Il n'est peut-être pas inopportun de repasser très rapidement ce que nous avons fait. Le Dominion a versé en argent à cette entreprise $21,378,000 sous forme de subventions. Ces compagnies ont rempli les conditions exigées pour la concession de 4,000,000 acres qui étaient primitivement en la possession du Gouvernement fédéral. Elles ont rempli les conditions exigées pour la concession de 2 millions d'acres dans la province d'Ontario, qui appartiennent encore à la province et 500,000 acres de terre dans la provinde de Québec, restés la propriété de cette province. En outre, leurs obligations ont été garanties par le Dominion jusqu'à concurrence de $58,000,000, et par les provinces jusqu'à concurrence de près de $77,000,000; et le public voyant que le Dominion et les provinces reconnaissaient cette institution, que le peuple canadien, par l'intermédiaire de son Parlement et de ses assemblées provinciales, en approuvait le dessein, le public, dis-je, les capitalistes d'Europe et d'Amérique, y ont engagé leurs épargnes jusqu'à concurrence de 175 ou 176 millions sans garantie de l'Etat. Les placements du Canada dans cette entreprise sont considérables; notre garantie de l'entreprise, qui peut devenir exécutoire contre nous, est pour une somme plus considérable; et l'obligation morale qui pèse sur nous en raison de l'encouragement donné à d'autres capitalistes de suivre notre exemple, est plus lourde encore. A ce triple point de vue, il me semble que nous ne saurions permettre que cette entreprise soit abandonnée. Trois solutions ont été proposées à cette difficulté; chacune a ses protagonistes, et chacune, naturellement, a ses antagonistes. La première solution est ce que nous pourrions désigner celle du laisser-faire: laisser les choses suivre leur cours, avec ce résultat inévitable de l'effondrement de l'entreprise. On a jugé cette solution inacceptable. Dans l'un comme dans l'autre parti on reconnaît qu'il n'y faut pas songer. Nous n'avons donc aucun intérêt à nous attarder à l'examen des conséquences d'un état de choses dont aucun de nous ne songe à permettre la réalisation. La deuxième solution est celle de la mainmise immédiate du Gouvernement. Il m'a été un peu difficile de me rendre compte de l'attitude du très honorable leader de l'opposition à cet égard. Mais autant que je puis en juger, sa prétention, c'est que nous devrions acquérir la plus grande partie des actions actuellement la propriété de MM. Mackenzie et Mann et détenir la majorité des actions dans la nouvelle compagnie fusionnée du Canadian-Northern. C'est comme si nous nous assurions la haute main sur l'entreprise, ce qui est pratiquement la même chose que la mainmise immédiate de l'Etat.

L'autre procédé de mainmise immédiate est, si je ne me trompe, celui proposé par l'honorable député de Kingston (M. Nickle), qui veut que nous nous emparions de l'actif réalisable de tout le réseau. L'honorable député n'a pas expliqué exactement comment il s'y prendrait pour atteindre ce résultat. De sorte que la deuxième solution, —et si je ne me trompe, c'est celle que préconise le leader de l'opposition.—c'est que le Gouvernement, dès aujourd'hui, assume la direction ou prenne possession de toute l'entreprise. La troisième solution, est celle proposée par le Gouvernement actuel, savoir l'octroi de ce qu'on pourrait appeler une prorogation de délai, une dernière chance donnée aux promoteurs de cette grande entreprise de remplir leurs promesses, avec l'entente que c'est la dernière fois que pareille faveur leur est accordée, que la prochaine fois leur appel ne sera pas entendu.

Je ne pense pas que nous, en cette Chambre, nous devions nous attarder à discuter

longuement la valeur personnelle des deux hommes dont les noms sont liés le plus étroitement à cette entreprise. Je suis bien prêt à reconnaître,—et je pense que c'est le sentiment des membres de l'un et l'autre parti,—que la députation en grand nombre n'a pas toujours eu lieu de se féliciter des procédés dont elle a été l'objet relativement aux demandes émanant de MM. Mackenzie et Mann et adressées au Parlement canadien. Nous n'avons pas oublié que l'année dernière on nous a donné à entendre que l'aide que nous étions alors invités à donner assurerait le parachèvement du chemin et qu'aucun appel ultérieur ne serait fait. Tout en nous disant que ceux qui nous ont fait ces représentations en cette Chambre l'année dernière étaient sincères et croyaient avoir le preuve de leur bien-fondé, nous ne pouvons nous cacher que dans une certaine mesure ils avaient été déçus et intentionnellement déçus, et que cette Chambre a agi sur une supposition dont les événements subséquents ont démontré le mal-fondé. Nons ne pouvons donc nous défendre entièrement d'un sentiment désagréable au souvenir des procédés qu'on a eus à notre égard.

Au sujet des actions qui sont devenues la propriété du peuple canadien il y a un an, on a affirmé à mainte reprise en cette Chambre que le peuple canadien serait désormais le détenteur d'un dixième du capital-actions de la compagnie. Si je me rappelle bien, le ministre des Finances a fait cette déclaration à quatre reprises dans son discours, et je suis persuadé qu'il le croyait, tandis que, en réalité, c'est un onzième de 77 millions que nous avons réellement reçu. Dans ces deux cas, les membres de la députation ont raison, je pense, de trouver que les promoteurs de cette grande entreprise ne les ont pas traités avec autant de sincérité et de franchise qu'ils auraient pu s'y attendre, et naturellement plusieurs d'entre nous seraient plutôt disposés à se montrer durs pour ces messieurs. Mais, à mon avis, permettre à ces sentiments d'influencer notre conduite, nous laisser dicter une attitude par des motifs d'animosité personnelle, ne serait pas judicieux, puisque en satisfaisant ainsi notre aversion, nous pourrions causer un très grand préjudice à beaucoup de gens qui n'ont rien fait pour le mériter, et que incontestablement nous ferions quelque chose qui ne serait pas à l'avantage du Canada pris dans son ensemble. Voici donc, à mon avis, l'enseignement qui ressort pour nous des événements de l'an dernier. Prenons les plus grandes précautions pour que cette convention comporte exactement le sens qu'on lui attribue et l'exprime clairement, et prenons l'attitude de celui qui soupe avec le diable, c'est-à-dire servons-nous d'une cuiller très longue. D'autre part, dans les circonstances, je ne suis pas d'avis que nous devions nous laisser dominer par nos sentiments d'animosité; mais, comme on l'a dit, hier soir, "chat échaudé craint l'eau froide", et dès lors, prenons bien soin que la convention que nous ferons comporte bien le sens que nous voulons lui donner, et qu'elle n'est susceptible d'aucune autre interprétation que notre intention.

En peu de mots, je demanderai aux membres de la députation si la mainmise immédiate de l'Etat sur ce chemin de fer est à souhaiter. C'est, je pense, ce qu'a préconisé hier soir l'honorable député de Kingston (M. Nickle). J'ai prêté l'oreille à quelques-unes des raisons qu'il a avancées à l'appui de sa prétention et des explications qu'il a données quant au mode de réalisation de cette mesure, et j'aurais aimé lui poser nombre de questions. Tout d'abord, je lui aurais demandé quelle preuve il a que l'opinion publique soit nettement et définitivement en faveur de la mainmise du peuple canadien sur un transcontinental; je lui aurais demandé encore si le temps est mûr pour l'exécution d'une telle réforme, si une entreprise qui est au trois-quarts terminée, doit être complétée par les nouveaux acquéreurs; un changement effectué à pareil moment ne serait-il pas la cause de beaucoup de confusion, et peut-être de dépense additionnelle? J'aurais aussi aimé lui demander si, dans les circonstances présentes, alors que nos dépenses sont lourdes et notre revenu à la baisse,—nous devons reconnaître que c'est là ce qui caractérise notre situation financière actuelle,—le Gouvernement ferait preuve de sagesse en se chargeant de faire ces énormes versements d'argent comptant qui s'imposeraient si le Gouvernement à ce moment s'emparait du de la voie. Je lui aurait demandé si, dans le cas où un autre 100 millions serait requis pour compléter la voie, il se figure que le Gouvernement et ses fonctionnaires dépenseraient cette somme plus économiquement ou soigneusement que ceux qui ont suivi les développements de l'entreprise depuis ses commencements et s'occupent de la mener à bien encore actuellement. Si le Gouvernement était propriétaire de la voie, l'effet serait-il de réduire les tarifs de transport? Si à l'heure actuelle l'exploitation de la voie ne fait pas ses frais, serait-il

possible de réduire ces tarifs et de faire de bonnes finances? Et alors quel intérêt aurions-nous à posséder la ligne, si nous ne pouvons compter que les tarifs pourront être abaissés et les autres compagnies de chemin de fer du Nord-Ouest amenées à réduire leurs exigences à l'égard du transport des marchandises destinées à l'exportation? Et puis, pourrions-nous réorganiser, redistribuer le personnel assez rapidement pour permettre à ce chemin de fer de passer entre les mains du Gouvernement sans au préalable passer par un état intermédiaire équivalent à la banqueroute? Il me semble que beaucoup de difficultés surgissent dès que l'on veut, dans le peu de temps qui reste à notre disposition, faire passer l'actif réalisable de la compagnie aux mains du Gouvernement, ou assurer au Gouvernement la haute main sur l'entreprise. Si le Gouvernement, comme l'a proposé le très honorable leader de l'opposition, acquérait la majorité des actions dans le capital de cette compagnie, il ne faut pas perdre de vue que le Gouvernement de ce fait se trouverait chargé de la gestion et de la responsabilité; et je prie ces honorables députés de la gauche de dire s'ils sont prêts à préconiser pour le moment l'attribution au Gouvernement de l'entière responsabilité de l'achèvement de cette voie et de ce réseau?

De sorte qu'à mon avis, ceux qui soutiennent que le Gouvernement devrait immédiatement prendre possession de ce chemin de fer, soit en acquérant la haute main de la majorité des actions, soit en faisant l'acquisition des propriétés de la compagnie, auront besoin d'apporter d'autres arguments que ceux-là pour convaincre le Parlement. Le projet que le Gouvernement soumet à notre étude tient compte de la situation actuelle et des possibilités de l'avenir, de l'alternative du succès et de l'alternative de la faillite. A mon sens, le Gouvernement a tenté un effort honnêtement et en prenant toutes les précautions voulues, afin de trouver la meilleure solution possible à un problème extrêmement difficile à résoudre.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures).

Reprise de la séance.

M. AMES: Monsieur l'Orateur, avant la suspension de la séance à une heure, j'ai brièvement passé en revue les diverses alternatives qui s'offraient au Gouvernement afin de faire face à la situation difficile qu'il avait à solutionner, et je me suis efforcé d'établir que, de ces diverses alternatives, il ne s'en trouve aucune qui semble soulever moins d'objection que la solution qui est proposée par le premier ministre, dans les résolutions qui sont actuellement soumises à nos délibérations. Je désire maintenant prendre quelques instants du temps précieux de la Chambre, afin de faire la revue de quelques-uns des principaux aspects de l'arrangement proposé, afin de souligner ceux qui, dans mon opinion, rendent cette convention acceptable au Parlement et au pays. Lorsque le Gouvernement aborda le problème, on constata tout de suite que l'on allait avoir affaire à un véritable enchevêtrement de compagnies associées. L'affaire aurait été relativement peu compliquée, si l'on n'avait eu qu'à traiter avec un seul réseau complètement terminé. Mais on se trouva en présence d'une trentaine de différentes compagnies, ayant chacune son individualité et son organisation distincte.

La première tâche que l'on eut à accomplir, ce fut d'unir ces compagnies, non de les fusionner, car il aurait fallu pour cela beaucoup de temps et une œuvre législative considérable. Vu les circonstances présentes, la seule chose nécecessaire était d'unifier ces différentes compagnies, qui forment le réseau du Canadian-Northern, afin qu'elles fussent placées sous une direction unique. Mon honorable ami, le solliciteur général, a établi, hier soir, quels sont les avantages de la méthode que l'on a adoptée, et les nombreux obstacles qui s'opposaient à un fusionnement de la nature de celui qu'a suggéré l'opposition. On se propose de former un seul réseau avec ces 29 entreprises différentes, afin qu'elles soient placées sous une direction unique. Ces entreprises, une fois réunies sous une direction centrale, renfermeront tous les éléments essentiels de nature à rendre fructueuse l'exploitation de ce réseau de voies ferrées. Elles comprennent une ligne principale de chemin de fer, qui va de l'Atlantique au Pacifique, les termini nécessaires dans tous les principaux centres où aboutit le trafic, un certain nombre d'embranchements et de lignes tributaires, des réseaux de lignes télégraphiques, des compagnies de messageries, même des compagnies de navigation océaniques, et l'on a eu bien soin de réunir tous ces éléments essentiels dans la nouvelle organisation, au cas où le Gouvernement ou une autre compagnie pourraient être appelés à l'exploiter comme un réseau de chemin de fer transcontinental canadien complet. Dorénavant, il y aura une direction centrale,—qui sera exercée non pas par Mackenzie et Mann, Limited,—mais la Canadian Northern Railway Company qui dé-

tiendra la totalité ou une majorité des actions de chacune de ces compagnies filiales, qui constituent une collectivité. Afin que ces dispositions soient observées à la lettre, ces actions seront détenues, non par la Canadian Northern Railway Company, mais des fidéicommissaires, qui verront à faire respecter jusque dans les détails la convention conclue. De plus, il leur est défendu de faire de nouvelles émissions d'actions, de sorte que nous savons où nous en sommes au sujet de ces compagnies. Grâce à cette réorganisation, le Gouvernement se trouve à avoir effectué un excellent marché.

Il y a des gens qui sont portés à croire que le Gouvernement s'est montré très dur à l'endroit de McKenzie et Mann. Il y en a qui croient que le Gouvernement s'est montré un peu trop exigeant à l'endroit des compagnies et des financiers qui composent cette amalgamation. Jusqu'à ce jour, le Gouvernement du Canada a toujours eu pour principe de subventionner généreusement les entreprises de chemins de fer, sans rien exiger en retour, si ce n'est que ces voies ferrées, une fois complétées, seraient exploitées avec succès, et seraient indirectement des causes de bénéfices pour le peuple canadien. Pour la première fois, à l'heure actuelle, le Gouvernement a insisté, afin que ce marché rapporte quelque chose au pays en retour de l'aide accordée.

L'entreprise du Canadien Northern est aux trois quarts complétée, et l'on a représenté au Gouvernement qu'il faudra dépenser encore $100,000,000 afin de mettre le réseau en état d'être exploité sur tout son parcours. Cette somme de $100,000,000 se décompose comme suit: Il y a d'abord $58,000,000 valant de valeurs négociables, qu'il est possible de réaliser, à condition que les travaux de construction se continuent. Quand aux autres $42,000,000 d'aide, les promoteurs espèrent les réaliser par la vente de nouvelles obligations garanties par le Gouvernement. On prétend qu'avec ces $42,000,000 ils pourront facilement réaliser les $58,000,000 de subventions qui leur restent à gagner, et, conséquemment, ils se trouvent en possession des $100,000,000 nécessaires pour compléter tout le réseau. Le Gouvernement donne—ou je pourrais plutôt dire—prête son crédit à l'entreprise, en garantissant l'émission d'obligations additionnelles jusqu'à concurrence de $45,000,000.

Ces valeurs négociables seront émises pour une période de 20 ans, à un intérêt de 4 p. 100, et le Gouvernement se rend en définitive responsable du paiement et du capital et des intérêts. Voilà la principale aide que le Gouvernement accorde à l'entreprise. Mais en examinant bien le marché qui a été conclu, le Gouvernement se trouve à fournir une assistance additionnelle à l'entreprise, dont on doit tenir compte. Le Gouvernement déclare: Durant les trois premières années de l'exploitation de ce réseau, il serait très difficile, sinon impossible, que la compagnie payât l'intérêt sur ces obligations. Conséquemment, le Gouvernement s'engage à avancer—c'est-à-dire à prêter—la somme que représente l'intérêt sur ces obligations pendant trois ans, que l'on estime à $5,400,000, et cet emprunt sera remboursable en 1934, lorsque les valeurs garanties arriveront à échéance, et cet emprunt sera couvert par les mêmes garanties. De sorte que le Gouvernement se trouve à garantir un emprunt additionnel jusqu'à concurrence de $45,000,000, et à faire à la compagnie un prêt en argent de $5,400,000. Le Gouvernement se trouve donc à accorder l'aide suivante à ces entreprises alliées:

En espèces	$ 21,400,000
En garanties de l'Etat ..	103,000,000
Prêt en argent..	5,400,000

ou environ un tiers de la somme totale de $400,000,000, qui, à l'époque de la fin des travaux, aura été placé dans ce chemin de fer. Le Gouvernement vient de s'y intéresser considérablement, et en retour, il a droit à toute la considération possible. Qu'est-ce que le Gouvernement reçoit en retour? Je me propose de classer sous différents titres les bénéfices que le gouvernement retirera de l'entreprise. En premier lieu, il doit recevoir 40 p. 100 des actions ordinaires du réseau réorganisé du chemin de fer Canadian-Northern. Ce 40 p. 100 des actions ou ces $40,000,000 valant le capital, si les actions restent au pair, seront la propriété absolue du gouvernement, quoi qu'il arrive.

M. A. K. MACLEAN: Il existait une différence apparente quant aux chiffres qu'ont cités le députés de Kingston et le solliciteur général, relativement aux subventions en argent ou autrement, qui ont été accordées au Canadian-Northern. L'honorable député a-t-il eu l'occasion de s'enquérir à ce sujet, et peut-il nous fournir quelques explications?

M. AMES: Je n'ai pas eu l'occasion de m'enquérir à ce sujet, et je me contente de citer les chiffres tels que je les trouve dans les documents qui ont été déposés devant la Chambre. Pour me résumer, permettez-moi de déclarer que ces $40,000,000

d'actions, valeur au pair, du réseau réorganisé du chemin de fer Canadian-Northern, seront la propriété absolue du Gouvernement, quoiqu'il arrive. Le gouvernement est déjà l'un des associés de l'entreprise puisqu'il possède $7,000,000 valant d'actions ou un onzième du captial actuel du Canadian-Northern. En vertu de la nouvelle convention, le gouvernement devient associé de la compagnie jusqu'à concurrence des $\frac{2}{3}$ de la capitalisation entière de l'entreprise. Je suppose que le Gouvernement n'est pas si désireux que cela de voir ce capital lui rapporter des revenus; ce qu'il veut surtout, c'est d'avoir son mot à dire dans la direction de cette puissante organisation, à l'avenir. Il est facile de prévoir comment on s'y prendra pour arriver à ce résultat. A l'heure actuelle, le capital du Canadian-Northern est de $77,000,000, dont nous possédons $7,000,000.

La compagnie est autorisée à porter ce capital à $100,000,000, et toutes les actions des compagnies constituantes ou filiales deviendront la propriété absolue de la Canadian-Northern Railway Company, et aucune de ces compagnies n'aura la permission d'émettre de nouvelles actions. Afin d'assurer l'exécution de cette convention, ces actions seront déposées entre les mains du fidéicommissaire, qui représentera toutes les parties de cette convention. De sorte que, si l'on a la haute main sur la direction du Canadian-Northern à l'avenir, on l'aura par le fait même sur le réseau tout entier, y compris toutes ces compagnies filiales; et si le gouvernement possède les deux cinquièmes de l'empire du réseau tout entier, le Parlement tiendra dans ses mains les deux cinquièmes de toutes les compagnies qui composent le réseau.

Il existe encore d'autres conditions que l'on a imposées au Canadian-Northern et aux compagnies filiales. En effectuant cette convention, le gouvernement a songé aux autres parties qui sont intéressées dans cette entreprise; il a songé à protéger ceux qui ont fait des prêts à courte échéance au Canadian-Northern, ou qui, de bonne foi, ont vendu des matériaux ou contribué de quelque manière à la construction de ce chemin de fer.

Tous ces groupes seront protégés par la convention en discussion. Quant aux emprunts temporaires, tous représentés par des billets à courte échéance, ils représentent, paraît-il, $20,703,835, et pour garantir le paiement de cette somme, on a déposé des valeurs négociables jusqu'à concurrence de $24,324,000, en vertu de l'acte de fidéicommis de 1903. Le traité en discussion porte que ces valeurs négociables seront considérées comme gage ou nantissement de cet emprunt; qu'elles ne sauraient servir à d'autre fin qu'au paiement de ces emprunts temporaires. Cette disposition est donc bien propre à calmer les inquiétudes des prêteurs de ces sommes et à leur donner l'assurance que, malgré les retards qui pourraient se produire, ils seront remboursés en définitive, ce qui leur épargne l'ennui d'insister sur un règlement immédiat.

Quant à la dette flottante, c'est-à-dire les dettes courantes contractées pour travaux de construction, pour fournitures et pour services rendus, un peu partout au Canada, et dues à des Canadiens qui se trouvent créanciers pour de plus ou moins fortes sommes, dont le non-payement causerait la ruine de ces prêteurs, le Gouvernement exige, à titre de condition préalable de cette garantie, que MM. Mackenzie et Mann réduisent ces créances de $10,500,000 à leur chiffre à peu près normal, $3,000,000. En d'autres termes, en une seule année, Mackenzie et Mann doivent réduire ces créances de $7,500,000 ou faire, à l'égard de ces dettes, des arrangements propres à donner satisfaction aux fournisseurs ou à ceux qui ont rendu des services. C'est là une protection pour nos concitoyens, et cette disposition sera sans doute accueillie avec une vive satisfaction par nombre de gens qui ont passé des jours et des nuits en proie à l'inquiétude, tandis que cette question était en délibération.

Il y a d'autres conditions que ce traité impose à la compagnie du Nord-Canadien; et il convient de consigner ici tout ce que le Gouvernement a jugé bon d'exiger, pour ainsi dire, avant de saisir cette Chambre de la convention en question. Afin d'assurer la surveillance et la précision des renseignements et la connaissance des moindres détails relatifs à la gestion de la compagnie et au progrès de ses parties constituantes, il est prescrit que nous aurons tout d'abord un directeur qui siégera, non seulement au bureau du Nord-Canadien mais à tous les autres bureaux qui continueront à fonctionner en relation avec ce réseau. Ce directeur peut assister à chaque assemblée; il peut demander la convocation d'une assemblée, si on ne la convoque pas à l'époque fixée, et il jouit de toute la protection voulue, dans l'exercice de ses fonctions. Il sera de garde et veillera à la protection des intérêts de l'Etat, puis il avertira le Gouvernement, s'il arrive que la compagnie du Nord-Canadien ou quelqu'une de ses parties constituantes ne respecte pas les stipulations consignées dans ce traité.

Il est aussi stipulé qu'il sera déposé annuellement un bilan de consolidation qui donnera la situation financière de tout le réseau. Si ce bilan manque de lucidité ou ne contient pas un état de situation ou solde de compte que le Gouvernement soit disposé à accepter, rien ne saurait l'empêcher de faire nommer un appurateur du dehors, parfaitement indépendant, comme, par exemple, un vérificateur attaché à une maison comme Price, Waterhouse et Cie, qui fera un examen approfondi de ce bilan, afin de constater s'il représente exactement la position de la compagnie. Un autre droit qui nous est assuré, c'est celui de l'inspection des livres de comptabilité, le Gouvernement ayant le droit de nommer un inspecteur qui fera l'examen détaillé de ces livres. Le Gouvernement aura donc toujours des renseignements exacts; et grâce à ces précautions, même si la compagnie voulait dissimuler quelque chose, il lui serait impossible, à mon avis, de le faire, le Gouvernement étant toujours parfaitement au courant de tout ce qui se passe.

Il est possible que, plus tard, il nous faille délibérer sur cette grave question sous une forme quelconque; et si à dater d'aujourd'hui, tous les détails des transactions sont soumis à l'examen, déposés aux archives, pour l'édification du Gouvernement du jour, quand nous aurons à discuter de nouveau avec ces gens, nous serons alors en mesure de faire face à la situation, en bien meilleure connaissance de cause qu'aujourd'hui.

Il y a d'autres conditions imposées à la compagnie du Nord-Canadien dont bénéficient indirectement le peuple canadien et le réseau des chemins de fer de l'Etat au Canada. D'abord, il est stipulé que les routes canadiennes et les ports nationaux auront toujours la préférence. Je ferai observer que cette compagnie de chemin de fer n'a pas de terminus aux Etats-Unis, et la convention à l'étude n'encourage pas le transport privé ou indépendant de marchandises. Les compagnies s'engagent, dans ces arrangements, à suivre les routes canadiennes et à utiliser les ports canadiens. En outre, elles s'engagent à conclure un arrangement par lequel le trafic d'exportation, c'est-à-dire les marchandises, de provenance du Nord-Ouest, destinées à l'exportation par voie de Montréal, d'Halifax ou de Saint-Jean, seront acheminées vers ces ports, et les prix tarifaires ne seront pas supérieurs à ceux que les compagnies de chemins de fer américaines seront alors disposées à accorder. Nous avons donc l'assurance que les prix de transport en vogue au Canada seront aussi avantageux que ceux exigés, sur le continent, pour le transport des marchandises que nous voudrions transporter. Vient ensuite l'échange de trafic possible avec l'Intercolonial, échange qui appelle nécessairement une répétition de prix. Enfin, il est stipulé que la compagnie donnera à l'Intercolonial, c'est-à-dire au réseau de chemins de fer de l'Etat, droit de parcours sur tout le réseau des chemins de fer du Nord-Canadien. C'est là une considération sur laquelle on n'a guère appuyé jusqu'ici, et qui, à mon avis, comporte de précieux avantages. Ainsi, grâce à cette convention, on peut espérer que les convois de l'Intercolonial se rendront à Winnipeg et que ceux du Nord-Canadien arriveront à Halifax; et si jamais il arrive que ces trois grandes compagnies n'établissent pas de tarifs satisfaisants pour la partie centrale du Canada, rien ne saurait empêcher l'Intercolonial d'utiliser ce droit de parcours au centre même du Nord-Ouest et d'y appliquer ses propres tarifs, au bénéfice de ces citoyens du Canada que la situation peut intéresser. Il y a donc d'autres considérations d'où il résulte des avantages spéciaux pour le peuple canadien et le réseau des chemins de fer de l'Etat.

Il est certaines conditions imposés à MM. Mackenzie et Mann et qui auraient fort bien pu ne pas figurer au traité, si le Gouvernement n'eût eu à cœur de donner à cette convention un degré de perfection de nature à parer à tout risque de la voir rejeter par le Parlement et par le pays. MM. Mackenzie et Mann s'occupent de ce réseau depuis 1896. Au cours de cette période, ils ont rempli le double rôle—d'entrepreneurs et d'agents financiers. A titre d'entrepreneurs, ils auraient naturellement droit de bénéficier des profits de l'entreprise, et à titre d'agents financiers, ils auraient droit à des commissions pour les emprunts et les transactions financières effectuées par eux.

Il est stipulé par la compagnie Mackenzie et Mann et par MM. Mackenzie et Mann, individuellement et collectivement, que toutes réclamations et créances de ce genre seront considérées comme réglées au moment de la signature de ce contrat et que dorénavant on n'en présentera plus. Il n'y a donc aucun engagement dissimulé ici, et nous avons la certitude qu'on joue cartes sur table. A l'avenir, sans doute, ils pourront encore rendre des services pour lesquels

ils compteront recevoir rémunération; mais en pareille circonstance, ces services seront rendus, au su et de l'agrément des directeurs de la nouvelle compagnie, au nombre desquels figurera un représentant du gouvernement canadien; et à moins que les derniers ne souscrivent au préalable à ces arrangements, il n'est pas probable qu'on les laisse subsister. Ainsi, si le réseau aboutit éventuellement au succès, le Gouvernement n'est pas exposé à ce qu'on lui présente des réclamations dont le paiement nécessiterait probablement la dépense de fortes sommes.

Ainsi, sans révoquer en doute la sincérité et les bonnes intentions des parties contractantes, il estd'usage, en pareille matière, d'exiger que d'importantes garanties soient confiées à des tiers et que ces valeurs garanties puissent être confisquées, si l'une ou l'autre partie manque de remplir les stipulations du traité. Ici d'importantes garanties seront confiées à des fidéicommissaires impartiaux. Je ne m'attarderai pas à faire un examen approfondi de ces valeurs. On a épuisé le sujet hier soir, et nous y reviendrons en séance du comité. Qu'il suffise de dire qu'il y a d'abord une hypothèque spécifique sur tout le réseau du Nord-Canadien, une entreprise qui a un parcours de 5,300 milles de chemin de fer, qui, paraît-il, est en mesure de faire face aux frais obligatoires dont elle est grevée, et qui deviendra, nous en sommes convaincus, une entreprise rémunératrice des capitaux engagés, si elle ne l'est pas encore. En second lieu, il y a les dix-huit émissions d'actions énumérées dans l'annexe 2, première partie, propriété actuelle de la compagnie de MM. Mackenzie et Mann, à responsabilité limitée, exemptées de toute créance antérieure, sauf les charges obligatoires. Ce sont là, sauf quatre exceptions, toutes les actions émises ou dont on peut faire l'émission. Elles deviennent ce qu'on peut appeler la deuxième ligne de défense, le deuxième item de la liste des valeurs.

Nous avons ensuite une hypothèque, que l'on dit considérable, dans une liste d'actions qui sont tenues en garantie, en vertu de la convention fiduciaire de 1903 et qui donneraient, quand les conditions du contrat seront remplies, une certaine somme d'argent suffisante pour couvrir notre garantie. Nous avons enfin le Brockville and Westport Railway sur lequel nous aurons par la suite la première hypothèque.

Il y a aussi une garantie que MM. Mackenzie & Mann Company, Limited, ont été invités à donner et qui, en réalité, n'appartient pas à ce réseau de chemin de fer et qu'ils auraient été justifiés de refuser s'ils n'avaient pas désiré plaire au Gouvernement. Je veux parler de leur hypothèque, de leur intérêt bénéficiaire dans leurs propriétés des emplacements de ville. Nous avons compris par ce que le solliciteur général nous a dit hier soir que les propriétés d'emplacements de ville avec les terrains des prairies étaient représentées par certaines garanties qui, si elles étaient réalisées, laisseraient la propriété des emplacements de ville débarrassée de toute dette.

Et les $10,000,000 de capital-actions avec les $10,000,000 d'obligations que MM. Mackenzie and Mann Co., Limited, possèdent comme leur part dans cette propriété des emplacements de ville, sont placés en fiducie pour nous et font partie de la liste des garanties qui sont données en gage pour les fins de cette convention.

M. LEMIEUX: Les garanties pour les emplacements de ville comprennent-elles aussi celui de Montréal?

M. AMES: Non, il s'agit des emplacements de ville dans le Nord-Ouest. Les garanties ont une double valeur dans une convention de ce genre. Elles ont leur valeur intrinsèque, celle qui pourrait servir à combler une perte financière produite par forclusion. Mais elles ont aussi la valeur du fait qu'elles appartiennent au débiteur sur gage qui doit être tout au moins considéré comme très désireux de rentrer en possession de son gage. Si mon honorable ami d'Algoma, par exemple, avait une propriété valant $10,000, et si je lui avais prêté $10,000 sur cette propriété; il penserait naturellement qu'ayant déjà reçu toute la valeur, il n'aurait pas besoin de payer l'intérêt et il ne s'inquièterait pas de savoir si le mortgage serait ou non forclos. Mais si au contraire je ne lui avais prêté que $6,000 et s'il reconnaissait que sa propriété valait $10,000, il payerait l'intérêt promptement et serait désireux que le mortgage ne soit pas forclos, car il penserait au moment où il pouvait rentrer en possession de toute la valeur de $10,000. C'est la même chose pour l'opération que nous effectuons ici; si vous prenez à la personne avec laquelle vous traitez une si grande partie de ce qui existe, qu'elle pense en avoir reçu toute la valeur, elle n'est pas poussée à faire des efforts pour recouvrer sa propriété. Une des particularités de cette convention qui devrait se recommander à l'approbation de la Chambre, c'est que MM. Mackenzie et Mann, in-

dividuellement et collectivement, auront un grand encouragement à faire un succès de cette énorme entreprise, car dans ce cas il leur restera assez de bénéfices pour les rembourser de tout ce qu'ils pourront avoir fait.

Si vous leur enlevez à peu près tout, ils seront comme les autres humains, naturellement, moins portés à s'efforcer de revenir à leur position première. De sorte qu'en comptant la valeur des garanties, nous devons prendre en considération à la fois leur valeur intrinsèque et leur valeur comme encouragement à ceux qui les déposent, en vue de les racheter pour revenir à leur situation première.

Cette question offre encore une autre particularité qui est, à mon avis, bien digne de considération. Qu'arrivera-t-il en cas de non réussite? Jusqu'ici nous avons examiné la situation en cas de succès; le Gouvernement a prévu avec soin ce qui arriverait en cas de faillite. Habituellement, les procédures sont longues pour forclore un chemin de fer et pour permettre aux obligataires de prendre possession de l'actif matériel. Le Gouvernement dans ce cas a prévu une méthode de procédure rapide qui fait tomber la hache instantanément sans permettre de revenir demander de nouveaux secours. Il est stipulé d'une façon définitive dans cette convention ce qui constituera un insuccès; la définition en est si claire qu'il ne peut pas y avoir de méprise. Si le Canadian Northern Railway ne parvient pas à payer l'intérêt sur les garanties qui seront émises pour l'emprunt que nous autorisons ou s'il n'exécute pas les conditions contenues dans le contrat de fiducie qui accompagne ce prêt, il sera déclaré en défaut. Si le Canadian-Northern ne parvient pas à payer l'intérêt sur aucune des sécurités déjà garanties ou qui le seront par la suite, il sera déclaré en défaut. Si une partie du réseau passe aux mains d'un liquidateur; si un des embranchements quelconque du réseau donne des signes de délabrement, il sera déclaré en défaut et si ce cas se produit le Gouvernement peut laisser tomber la hache sans attendre. J'ai entendu dire de cette convention qu'elle ressemblait un peu au cas où le coupable avait confessé jugement et avait été libéré avec sentence suspendue. Quelques éléments de cette convention peuvent certainement être comparées à un cas semblable.

Le jugement est rendu. Les solliciteurs de secours admettent que si nous ne leur aidons pas ils ne pourront terminer la voie. Nous avons décidé de leur accorder une dernière chance et il ne sera jamais nécessaire qu'ils reviennent ici, de même que le Parlement n'aura plus besoin de reprendre la discussion comme on le fait durant cette session. Ils ont été jugés; je pourrais presque dire qu'ils ont été trouvés coupables et qu'on les a libérés avec sentence suspendue. S'ils sont trouvés en faute; s'ils manquent de remplir les obligations qui leur sont imposées dans ce contrat de fiducie, la hache tombera et ce sera tout fini. Il y a une méthode sommaire qui permet au Gouvernement d'entrer et de prendre possession de toute l'entreprise. Le Gouvernement peut remplacer les directeurs par décret du conseil; le nouveau bureau de direction aura tous les droits qui seront donnés à un bureau de directeurs élus par les actionnaires et il pourra administrer la propriété matérielle comme cela lui plaira. Puis le Gouvernement peut déclarer le mortgage forclos et peut entrer en possession du bénéfice des hypothèques avec, naturellement, l'autorisation du Parlement. Si le Gouvernement, dans un cas de ce genre, s'empare de la haute main, il peut devenir le propriétaire du réseau en prenant à son compte les responsabilités et les pouvoirs prévus dans ce projet de loi. Le Gouvernement pourrait alors régler toute la partie financière, de façon à protéger les intéressés. Le Gouvernement peut exploiter, louer ou créer une nouvelle compagnie de chemin de fer pour administrer la ligne ou entrer en société si cela lui plaît.

On a dit ici que le Gouvernement devrait prendre immédiatement possession du réseau. Le très honorable leader de l'opposition a presque recommandé cette opération quand il a dit que nous devrions exiger une majorité du capital. Si vous avez la majorité du capital vous avez l'empire du réseau et dans ce cas c'est prendre la majorité de la responsabilité et laisser les autres associés s'en aller s'ils le désirent. C'est une façon de faire. L'autre façon a été exposée par l'honorable député de Kingston qui propose que nous laissions immédiatement tomber la compagnie en déconfiture et que nous nous avancions pour nous emparer de toute la propriété matérielle de façon à devenir les maîtres absolus de la ligne. J'ai essayé de montrer ce matin qu'il y avait beaucoup de difficultés à procéder ainsi, mais si par cette nouvelle convention nous accordons un délai de quatre ou cinq ans, si nous permettons à MM. Mackenzie et Mann de faire un nouvel effort pour mettre leur entreprise en bonne forme, alors, avec les

renseignements qui seront toujours par la suite à notre disposition, si nous constatons qu'ils ne réussissent pas, le Gouvernement aura tout le temps d'étudier la question et de pourvoir à des voies et moyens qui nous permettront, en temps voulu, de prendre possession du chemin de fer si nous devons le faire.

En terminant, je résumerai d'un mot ce que je me suis efforcé de démontrer. La situation est mauvaise, même en la considérant sous l'aspect le plus favorable, mais c'est une situation pour laquelle un Gouvernement auquel nous avons confiance n'a pas l'intention de se croiser les bras et de se soustraire à ses responsabilités. Cette convention sera ou un succès ou un échec. Elle accorde aux promoteurs de la ligne encore une chance; elle les laisse encore dans une position considérable et s'ils reprennent leur situation primitive, la population du Canada aura l'avantage de posséder alors pour $40,000,000 de capital-actions. Si, malgré tout, les promoteurs ne peuvent pas réussir, cette loi prévoit une méthode simple et effective de forclusion et une opération courte qui permettra au pays de prendre sans frais possession de la propriété matérielle de la ligne. Le gouvernement canadien serait alors le propriétaire d'une voie transcontinentale dont le réseau a été construit à meilleur marché qu'aucun autre, et qui devrait donner des profits, si tant est qu'une de ces voies puissent en donner. Si on doit la vendre, la louer ou l'exploiter, nous aurons le temps, dans les quelques années qui vont suivre, de consulter le peuple et de savoir quels sont ces désirs sur ce point. Je crois, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement, ayant eu à faire face à une situation extrêmement difficile, s'est conduit avec courage, prévision et habileté et qu'il a conclu la convention la meilleure qui pouvait être consentie dans les circonstances et qu'en conséquence il mérite l'appui de la Chambre.

M. R. B. BENNETT (Calgary) : Monsieur l'Orateur, ce n'est pas sans beaucoup d'hésitation que je prends la parole. Je n'ignore pas qu'en venant combattre un projet soumis par un gouvernement que j'ai appuyé, je m'expose à être sévèrement critiqué et même à beaucoup plus. Cependant, en dépit de tous les raisonnements que j'ai pu faire, je ne puis me résoudre à accepter les résolutions qui sont actuellement devant la Chambre.

Je suis un homme de parti; je suis intimement convaincu que dans un pays démocratique comme le nôtre, les intérêts du peuple sont mieux protégés par un gouvernement de parti; ma manière de voir sur cette question n'a pas varié et je n'ai pas à m'excuser d'avoir été toujours fidèle à mon parti. J'éprouve une certaine fierté à pouvoir déclarer que depuis que j'ai l'âge de raison, je n'ai toujours servi qu'un seul parti; j'ai consacré à ce parti du temps, des efforts et le peu de talents que la Providence m'a donnés. En agissant ainsi, je croyais servir mon pays et je ne crois pas pouvoir mieux exprimer ma manière de voir qu'en répétant une citation de Macaulay qui servait de péroraison à un discours que j'adressais l'automne dernier à mes commettants. Lord Macaulay, dans son discours d'adieu à ses commettants d'Edinbourg, s'exprimait ainsi :

> J'ai pu commettre de graves erreurs, mais je n'ai rien à me reprocher d'incompatible avec la droiture d'intention et l'indépendance de caractère. Ma conscience me rend le témoignage que j'ai honnêtement désiré le bonheur, la prospérité et la grandeur de ma patrie; que ma ligne de conduite, bonne ou mauvaise, n'a jamais été dictée par des motifs égoïstes ou méprisables; que dans la bonne comme dans la mauvaise fortune, au pouvoir et dans l'opposition, sur les questions populaires et les questions impopulaires, je suis resté fidèle à un ensemble d'opinions et à un groupe d'amis. Je n'ai aucune raison de doute que ces amis étaient bien choisis et que ces opinions, dans l'ensemble, étaient justes.

J'ai encore l'intime conviction que les amis avec lesquels j'ai travaillé étaient bien choisis et que les opinions que j'ai défendues étaient, dans l'ensemble, justes; mais on me permettra de dire que dans notre jeune démocratie canadienne, dans un parti comme celui auquel j'appartiens, il y a place pour l'indépendance de la pensée et qu'il me doit être permis d'exercer le jugement que la Providence m'a donné, pour décider si ce projet qui nous est soumis mérite ou non mon approbation; et si après l'avoir étudié, j'obtiens la conviction que ce projet ne doit pas être adopté, il est de mon devoir de faire connaître à la Chambre et au pays les raisons sur lesquelles se base cette conviction.

Ceci étant posé, examinons un instant la question du transport au Canada. Il n'y a pas de problème plus grave, plus difficile, plus intimement lié à la prospérité du pays, que ce problème du transport. Dans la solution de ce problème, le projet que nous avons maintenant à étudier, aura une importance sans cesse grandissante, car la décision que nous prendrons aura un effet vital pour le bien-être, non seulement de la génération actuelle, mais

aussi des générations futures qui habiteront les vastes et fertiles plaines du Canada. Or, dans quelle position nous trouvons-nous? Peu importe que nous fassions mieux que nos prédécesseurs. Le public commence à se fatiguer de cette manière de discuter qui consiste à dire à un adversaire: je vaux mieux que vous. (Applaudissements à gauche.)

Je ne dis pas cela pour m'attirer les sympathies des honorables membres de la gauche. S'ils voulaient être sincères et s'ils lisaient l'histoire politique du pays, ils rougiraient du rôle joué par leur parti dans cette question du transport.

Dans quelle position se trouvait le pays? Un vaste territoire inhabité et fertile, un des plus vastes que le monde ait connus, venait d'être réuni à une grande confédération et nous nous étions engagés à établir des moyens de transport entre les deux océans. Nous nous étions imposé la tâche comme jamais peuple aussi peu nombreux n'en a accompli. En moins de cinquante-cinq mois, le travail était terminé. Mais pour mener l'entreprise à bonne fin, il avait fallu résoudre de nombreuses difficultés et surmonter de formidables obtacles. Il y a eu trente ans, le mois dernier, cette grande entreprise connue sous le nom du Canadien-Pacifique, était sur le bord de l'abîme et l'honorable chef de l'opposition est un des rares survivants dans cette Chambre qui se rappellent dans quelles circonstances de l'aide fut demandée et accordée.

Après la construction du Pacifique-Canadien, la population de l'Ouest demanda de nouveaux moyens de transport; elle protesta contre le monopole que la loi et les contrats accordaient à cette compagnie. La population de l'Ouest disait que les moyens de transport étaient insuffisants et que le marché fait avec le Canadien-Pacifique empêchait la construction de nouvelles lignes qui auraient mis cette population en relation avec les Etats-Unis; ce monopole, disait-on, privait la population de l'Ouest du droit qu'a tout citoyen d'expédier ses produits sur les marchés du monde, dans les conditions les plus favorables. Il devint nécessaire de modifier le marché fait avec le Pacifique-Canadien, et c'est ce qui eut lieu.

C'est alors que le Gouvernement fédéral songea à doter le pays d'une nouvelle voie de communication, en construisant un chemin de fer à la baie d'Hudson. Je faisais de tristes réflexions sur la lenteur de la marche des événements, en entendant l'honorable député de Kingston (M. Nickle) nous donner la nomenclature des propositions faites de mois en mois et d'année en année, depuis trente-cinq ou quarante ans, pour la construction d'un chemin de fer à la baie d'Hudson.

Ce chemin de fer nous ne l'avons pas encore, en dépit des offres, des efforts et de la perspicacité des hommes d'Etat de cette époque. Des subventions en terre furent offertes, mais personne n'en voulait. C'est à ce moment, comme on l'a dit, que des hommes comme James Ross, un des plus grands entrepreneurs que le pays ait connus; comme H. S. Holt, le président actuel de la banque Royale; comme Mackenzie et Mann, qui étaient pleins d'ambition et d'énergie et possédaient certaines ressources financières, comprirent qu'il était possible de retirer des avantages de ces entreprises. Ils n'étaient pas alors des constructeurs d'empire ni des princes de la finance; c'étaient de simples entrepreneurs, cherchant à réaliser des bénéfices dans la construction des voies ferrées. C'est dans l'espoir de gagner de l'argent qu'ils se sont fait céder les chartes déjà octroyées. La plupart de ces chemins de fer étaient sans tracé fixe, sans itinéraire déterminé, et à ceux qui prétendent dans cette Chambre que les subventions en terres concédées à ces entreprises étaient des subventions que les entrepreneurs pouvaient utiliser pour construire leurs lignes, j'oppose la dénégation la plus formelle. Pourquoi? Parce que ces subventions étaient données pour une ligne allant à la baie d'Hudson, parce que ces terres n'étaient pas dans la zone fertile des prairies, mais des terres situées sur le parcours de la ligne et sans valeur généralement parlant.

Mais, en 1907, au mois de mai, après que la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien eût été formée, et après que certains décrets ministériels eussent été passés, le pays s'est dit: Puisqu'il est possible que cette compagnie nous donne un réseau transcontinental et dote la région de précieux moyens de transport, concédons-lui des terres fertiles dans la vallée de la Saskatchewan et dans la région du lac de l'Oie. Des centaines de milliers d'acres de terre furent ainsi disponibles par la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien, non par Mackenzie et Mann, non à ceux qui étaient propriétaires de la ligne, mais à la compagnie, comme telle, à titre de subvention pour lui permettre de continuer la construction de la ligne, pour le plus

grand avantage du Canada et plus particulièrement de l'Ouest canadien.

C'est pour cette raison que le chemin de fer de la baie d'Hudson n'a pas été construit, malgré toutes les subventions qu'on se proposait d'accorder. C'est aussi pour cette raison que le Nord-Canadien, chemin de fer qui alors ne partait de nulle part et ne débouchait nulle part, fut converti en un réseau avec des embranchements et des ramifications jusqu'à Edmonton. A cette époque, ce n'était pas encore une entreprise nationale, mais c'était une ligne qui donnait certaines facilités de transport au public.

Pour ne pas allonger nutilement mon discours, je déclare que j'accepte, en entier et dans tous ses détails, la déclaration faite hier par l'honorable député de Kingston, concernant les aides et les subventions, les hypothèques et les garanties accordées à cette entreprise. Chaque ligne de cette déclaration a été revisée et vérifiée et j'en prends l'entière responsabilité, car tout ce qui y est mentionné, est basé sur des lois votées par ce Parlement. Mon collègue a expliqué que c'est parce que la petite province du Manitoba demandait de meilleurs moyens de transport que nous avons aujourd'hui le réseau du Nord-Canadien. Il a mentionné le rôle joué dans cette affaire par mon honorable ami le ministre des Travaux publics (M. Rogers). Je dis en toute sincérité que le pays et la Chambre ne se rendent peut-être pas compte de la dette de reconnaissance que nous avons contractée envers l'honorable ministre, pour ce qu'il a fait pour le transport dans l'Ouest. (Applaudissements.) Il se peut que les honorables députés qui applaudissent ignorent les faits. Je connais un peu ce qu'ils sont. J'estime que personne ne les connaît en entier, parce qu'ils sont précieusement gardés dans les cœurs d'un grand nombre d'hommes ; mais il y a, aujourd'hui, un ou deux avocats en vue de Saint-Paul qui nous diront que, presque répudié par le Gouvernement dont il fait partie et par ceux qui détiennent des fonctions élevées, le ministre des Travaux publics a assumé la responsabilité de signer une convention d'après laquelle le Manitoba acquérait les lignes filiales du Nord-Pacifique, dans cette province, et après l'acquisition de ces lignes par le Manitoba, il a dû chercher quelqu'un pour mettre ces voies ferrées en exploitation et il a réussi.

Il est vrai que le Pacifique-Canadien a offert à la province du Manitoba $1,000,000 de marché et une diminution dans le tarif du transport des marchandises. Il est également vrai que la convention arrêtée alors en vue d'un abaissement du tarif de transport du blé jusqu'à la tête des Grands lacs a assuré à la population de l'ouest du Canada une diminution du tarif de transport qui a représenté de $15,000,000 à $20,000,000, au bas mot. Je signale le fait, monsieur l'Orateur, parce qu'il me semble juste qu'on le mentionne et que le mérite soit attribué à qui le mérite est dû. Ce fut le commencement de la carrière de deux hommes, sinon de trois, carrière qui n'a peut-être pas son égale dans toute l'histoire du monde. Je dis à chacun des membres de cette Chambre que s'il prend le temps de lire l'histoire de Mackenzie et de Mann depuis ce temps jusqu'à ce jour, il n'y relève qu'une longue série de corruption parlementaire, de cabale, d'avilissement des institutions parlementaires et de la morale publique et de tout ce qui permet d'ignorer, avec raison, la mesure des hommes publics. Les deux côtés de la Chambre ont mérité le blâme. Que l'on examine les statuts relatifs à l'aide accordée à cette compagnie. Quelques jours à peine avant des élections générales, une des parties en cause propose et l'autre partie accepte. Les deux s'entendent de façon à ce que la contribution au fonds du parti soit suffisamment élevée. Envisageons la question en face. L'heure est venue pour le peuple de tenir compte des circonstances telles qu'elles se présentent à lui. En face d'un état de choses semblable et qui dépasse tout ce que nous avons connu, jusqu'à présent, nous devons nous demander s'il convient pour nous de continuer à augmenter la richesse—basée sur la rapine—des instigateurs d'entreprises publiques de cette nature ou s'il n'est pas de notre devoir de frapper un coup décisif et cela, à l'avantage du peuple de ce pays.

Voilà l'état de choses auquel nous devons faire face, aujourd'hui, et c'est cet aspect de la question que je veux discuter. Personne qui occupe une haute position n'a jamais eu à résoudre de difficultés et de problème plus grands que ne le sont ceux qui réclament une solution de la part du premier ministre que nous avons maintenant. Mon très honorable ami, le chef de la gauche, n'a pas eu à résoudre de problème de cette envergure, lorsqu'il est arrivé au timon des affaires. Ce Gouvernement a hérité de difficultés qui peuvent mettre en danger la vie d'aucune administration. Nous saisissons, monsieur l'Orateur, les obstacles que ce pays doit surmonter, et ces difficultés sont un peu la conséquence

des actes du parti de la gauche ainsi que des hommes que j'ai mentionnés. Mon honorable ami qui vient de reprendre son siège (M. Ames) dit que nous n'avons pas à nous occuper de ces hommes. L'histoire entière du transport ne nous offre aucun exemple où deux ou trois hommes ont entrepris d'exercer la haute main sur un système de transport transcontinental. Lorsque la compagnie du chemin de fer Canadien-Pacifique fut constituée, son capital-actions fut placé sur les marchés de l'univers. Quand d'autres entreprises prirent corps, leur capital-actions fut offert aux capitalistes du monde entier. Mais les hommes dont je parle ont conçu une ambition plus grande que n'avait été celle dont l'idée était venue à un habitant quelconque de ce pays, plus grande même que celle de Huntington et ses associés dans le cas du Central-Southern-Pacific. Ces deux hommes ont eu l'ambition de faire construire par le peuple du Canada un réseau transcontinental dont ils seraient et les propriétaires et les gérants. Voilà la position, et c'est là ce à quoi nous devons faire face. Lorsque le Nord-Pacifique tomba entre leurs mains, ils le prolongèrent jusqu'à Edmonton avec une ligne subsidiaire jusqu'à Port-Arthur. Ils se trouvaient donc à posséder un réseau complet qui s'étendait d'Edmonton à Port-Arthur—et qui comprend maintenant plusieurs embranchements—avec environ 5,000 milles de voie ferrée. Je tiens J. J. Hill pour un homme d'un certain génie, dans les questions de transport; cependant, au milieu de ses rêves les plus insensés il n'a jamais conçu l'idée d'amener le Great-Northern-Pacific jusqu'à New-York. Gould a entrevu la possibilité de conduire la voie du Southern-Pacific du littoral de l'Atlantique au littoral du Pacifique et de joindre le golfe du Mexique au littoral du Pacifique.

Il a accompli ce grand œuvre avec l'aide des gouvernements et de ceux qui ont acheté des obligations dans cette entreprise, en achetant ses actions. Mais Mackenzie et Mann ont conçu l'ambition d'unir les océans Atlantique et Pacifique aux frais des contribuables du Canada, tout en conservant la propriété de ce chemin de fer. Telle est la position; nous ne pouvons sortir de là.

Le premier ministre a dit que le Nord-Canadien, en 1903, par suite de la construction projetée du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental national, s'est trouvé acculé à la difficulté de s'assurer du trafic. C'était le moment pour le peuple de ce pays de décider qu'il n'y avait pas place pour trois voies ferrées trancontinentales. Il y a toujours deux considérations qui empêchent les hommes de ne pas s'opposer vigoureusement à certaines choses. Les hommes sont humains. J'ai été mêlé assez longtemps à la politique pour savoir que les ressorts principaux de l'activité humaine ne sont pas toujours ceux basés sur la plus haute morale ou sur les enseignements donnés aux écoles du dimanche. Du moment que le gouvernement du très honorable chef de l'opposition s'engagea à construire le Transcontinental d'un océan à l'autre, l'entreprise du Nord-Canadien fut menacée d'extinction. Le génie d'un homme, aujourdhui disparu, a entrevu qu'il n'y avait pas de place, au Canada, pour trois transcontinentaux. Mon honorable ami, le chef de l'opposition, estime qu'il en est autrement. Je ne suis pas un pessimiste; je suis un optimiste, mais je ne puis tomber d'accord avec l'honorable chef de la gauche, sur ce point. L'histoire du transport est simple; il est une limite à la puissance de production et de consommation du peuple. Tout dépend de la population du pays, et je dis que l'histoire ne nous offre aucun exemple d'un territoire le plus fertile du monde, et tout le trafic représente des centaines de milliers de tonnes par mille, où il a été possible à 10,000,000 d'habitants de soutenir trois voies ferrées transcontinentales. Comprenez-vous bien, monsieur l'Orateur, que nous avons plus de 30,000 milles de voie ferrée en exploitation, au Canada? Ce chiffre n'est dépassé que par les Etats-Unis, la Russie, l'Allemagne et l'Inde anglaise.

Le Canada qui compte moins de 10,000,000 d'habitants, possède, à l'heure qu'il est, ou possèdera, à la fin de cette année, plus de milles de chemin de fer en exploitation que n'en comporte aucun autre pays du monde, à l'exception de ceux que je viens de mentionner. Peut-on, un seul instant, concevoir que ce pays puisse supporter trois chemins de fer transcontinentaux, dans des conditions telles que les obligations attachées à ces voies ferrées pour rencontrer l'intérêt sur les garanties échues, doivent atteindre l'énorme montant mentionné par M. Phippen, dans ses observations devant la commission des chemins de fer, et qu'on a cité à la Chambre, hier soir? Les charges obligatoires que doit acquitter le Pacifique-Canadien sont relativement petites, parce que les intéressés ont échangé des obligations pour des actions ordinaires, de sorte que quatre pour cent des obligations perpétuelles consolidées et actions ordinaires

ont été converties en obligations. La dette garantie diminue, ce qui est aussi le cas des charges obligatoires. Le Nord-Canadien a des obligations fixées qui représentent plus de $12,000,000, mais je traiterai ce point plus tard. Le réseau du Transcontinental national, lorsqu'il sera terminé de Prince-Rupert à l'Atlantique, aura des obligations fixées que je n'oserai pas mentionner, car j'ignore tout ce qui se rattache à ce détail et je crois que personne n'en sait plus long que moi sur ce sujet. Mais, monsieur l'Orateur, il est impossible à 10,000,000 d'habitants de produire et d'utiliser un trafic suffisant à acquitter ces obligations fixes, à moins qu'un miracle n'arrive et que le chiffre de la population n'augmente soudainement. Dix millions d'habitants ne peuvent pas faire cela. Voilà l'état de choses qui s'offre au pays. L'ancien gouvernement, animé, sans doute, par des motifs splendides, a voulu construire une voie de Prince-Rupert au Saint-Laurent, entièrement en territoire canadien.

Il a construit une ligne dont le coût est devenu à ce point énorme qu'il dépasse l'imagination, et dont les obligations à termes seront tellement considérables que je ne puis concevoir la possibilité que l'exploitation de ce chemin de fer rapportera assez de bénéfices pour en compenser le montant. Quelle est la position aujourd'hui? Un Grand-Tronc-Pacifique construit en partie, et un Nord-Canadien partiellement parachevé. Et l'on voit le Pacifique-Canadien s'étendre, se reconstruire et devenir plus fort de jour en jour, à ce point réellement fort que ce qui constitue, à mon avis, le plus grand actif de ce pays, en devient la plus grave menace en ce qui concerne le transport.

L'ancien gouvernement a donné au Nord-Canadien une garantie permettant à ce dernier de construire sa ligne de la tête des Grands lacs jusqu'au Saint-Laurent. Dans certains pays on appellerait cela le fait d'hommes d'Etat; mais si j'entreprenais de caractériser cet acte, je serais obligé de le décrire dans des termes plus sévères. Je suis certain que les hommes qui ont accordé cette garantie croyaient à la nécessité de la construction de cette voie ferrée. Mais tout se résumait à l'ambition illimitée de deux lanceurs d'entreprises d'obtenir la haute main sur cette entreprise et de jouer avec le Gouvernement.

C'est la situation à laquelle le Gouvernement a dû faire face. Ce n'est pas lui qui l'a créée, non, mais nous devons envisager et résoudre ce problème. Les difficultés sont l'apanage des gouvernements et ils doivent les résoudres. Après cet exposé des faits, que doit-on faire? L'an dernier et l'année précédente, nous avons été induits à accorder une aide considérable—je regrette de le dire—à ce réseau du Nord-Canadien. J'ai voté en faveur de cette aide d'après une déclaration de faits que je ne tenais pas pour exacte, je dois le dire, mais qu'on me présentait pour exacte—ce que je ne croyais pas qu'elle fût—mais heureusement ou malheureusement, j'ai voté pour cette proposition.

[M. R. B. Bennett.]

En cela, je fus oublieux de mon devoir Oui, l'an dernier, j'ai manqué à mon devoir de député. L'an dernier, le devoir m'incombait de signaler les choses sur lesquelles je vais appeler l'attention cet après-midi. J'ai failli à mon devoir, mais c'est chose qui ne m'arrivera plus. J'ai fait observer dans le temps—pas à la Chambre, il est vrai—qu'il faudrait $100,000,000 de plus pour terminer la construction de ce réseau. On se moqua de moi. Je savais que ces hommes reviendraient ici. On se plait en certains quartiers à représenter Mackenzie et Mann comme des créateurs d'empires, des rois de la finance, des princes du commerce et que sais-je encore, mais si l'on m'invitait à dire ce que j'en pense, je dirais que ce sont des mendiants. Depuis que je suis membre de la Chambre, je ne les ai jamais vus faire autre chose que mendier à genoux. Beau spectacle, n'est-ce pas? Est-ce là ce qu'il faut pour relever les esprits et avancer l'intérêt de la démocratie? Doit-on tolérer cela dans l'enceinte de ce palais législatif? C'est pourtant ce qui se passe depuis que je suis député. Je tiens à la main un article écrit en 1896 par un correspondant de Washington, et où je relève ces quelques lignes:

Le spectacle à la fois le plus pitoyable, et le plus dégoûtant qui choque aujourd'hui le regard dans la capitale, c'est celui du couloir Huntington. Le nombre des agents et avocats **qui font du travail dans les coulisses de la Chambre est maintenant de vingt-huit, et ce qui fait la honte de la session, c'est l'audace qu'ils ont eue de tenter d'induire le congrès à voter le bill tendant au remboursement du chemin de fer du Pacifique.**

Il n'y a de différence qu'à l'égard de la date et du lieu—1912, 1913, 1914! Nous avons écouté la voix du tentateur, nous avons fini par venir en aide à ces hommes, et voici que nous sommes maintenant aux prises avec le plus grave problème que l'on ait jamais été appelé à résoudre en Canada. Mais avant d'examiner ce qu'il y aurait lieu de faire, je veux inviter les membres de la Chambre à accomplir avec moi le voyage imaginaire de Montréal à Vancouver par le réseau du Nord-Canadien. Nous

partirons de Montréal, de la tête de ligne du tunnel.

Vous est-il arrivé, monsieur l'Orateur, de lire dans les journaux la réclame que l'on fait pour exploiter l'emplacement de ville qu'il y a là? L'ex-ministre des Postes (M. Lemieux) se demandait où va l'argent qui se puise à cette source. . . .

M. LEMIEUX: Très bien! très bien!

M. BENNETT: Je ne sais si l'honorable député a touché une part quelconque de cette argent; je ne le crois pas, c'est chose que je ne puis concevoir. Il aurait pu tout aussi bien faire "there, there" que "hear, hear!" car je suppose assez nombreux ceux qui ont gagné de l'argent à acheter et revendre ces terrains-là.

A qui appartiennent ces installations de tête de ligne?—à la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien?—non; au Nord-Canadien de Québec?—pas plus; au Nord-Canadien de l'Ontario?—pas davantage. Le comité des chemins de fer s'est trouvé saisi d'un bill tendant à autoriser le Nord-Canadien, le Nord-Canadien de Québec et le Nord-Canadien d'Ontario à affermer ces installations de tête de ligne moyennant le paiement de l'intérêt du capital-obligations de la compagnie de tête de ligne et la création d'un fonds d'amortissement. Une fois que le fonds d'amortissement aura payé les actions, il va sans dire que le capital-actions aurait quelque valeur. Je ne sais pas au juste ce qui en est à l'heure qu'il est, car le bill ne fut pas agréé, mais ce qui est bien certain, c'est qu'il existe une compagnie de tête de ligne littéralement pourrie de dettes qui a occasionné une spéculation sur la propriété foncière qui a fait des millions non pour la compagnie du terminus ou de chemin de fer, mais pour plusieurs que je ne connais pas; et c'est à cette compagnie-là que l'on nous demande aujourd'hui de venir indirectement en aide.

Le solliciteur général (M. Meighen) disait, hier soir, que l'on trouve de bonne politique, dans le monde des chemins de fer, que les têtes de ligne appartiennent à une compagnie et la voie ferrée à une autre. Bien qu'il me déplaise de le contredire, je lui ferai observer que les plus importants termini que l'on ait établis aux Etats-Unis en ces dernières années, ceux du chemin de fer Chicago & North-Western et ceux du chemin de fer de la Pennsylvanie, dans la ville de New-York, sont là pour démontrer le contraire. A qui les têtes de ligne du chemin de fer de la Pennsylvanie? L'homme de génie, Cassett, qui fut président de cet immense réseau dont les recettes se chiffrent parfois à un million de dollars par jour, ne considérait pas comme de bonne politique qu'une autre compagnie fut propriétaire des installations de tête de ligne à New-York; aussi ces installations appartiennent-elles à la compagnie du chemin de fer de la Pennsylvanie.

Les têtes de ligne du chemin de fer Chicago & North-Western à Chicago, dont la beauté et la commodité qu'elle offre au public commandent notre admiration, appartiennent au réseau du North-Western.

La gare terminus du New-York Central appartient au chemin de fer New-York Central & Hudson River; la compagnie du Pacifique-Canadien est propriétaire de sa gare terminus de la rue Windsor à Montréal, et la piètre tête de ligne qu'est la gare Bonaventure appartient à la compagnie du Grand-Tronc, qui permet à l'Intercolonial de s'en servir. La prochaine fois qu'il s'établira une autre grande gare terminus à Montréal, il importera de faire en sorte qu'elle puisse servir au réseau de l'Etat, aux lignes du Nord-Canadien et du Grand-Tronc; car l'usage en commun des gares terminus, réduisant les redevances et charges fixes qui pèsent sur les chemins de fer, est propre à amener l'abaissement des taux de transport. Nous sommes en faveur de l'usage en commun des installations, des gares de tête de ligne, parce qu'en ces temps d'excessive cherté du terrain et de la construction dans les grandes villes, il n'existe qu'un seul moyen de réduire les charges fixes; c'est d'amener un grand nombre de chemins de fer é se servir des mêmes gares.

Je dis donc, contrairement à ce que l'on a prétendu, qu'il n'est pas de bonne politique en matière de chemins de fer de faire en sorte qu'une compagnie possède et exploite les têtes de ligne tandis que le chemin de fer appartient à une autre. C'est là un système phofitable aux promoteurs; il leur offre plus souvent l'occasion. . .

M. MEIGHEN: Mon honorable ami aurait-il l'obligeance de nous dire à qui appartient le Mount Royal Tunnel and Terminal Company?

M. BENNETT: A la Mount Royal Tunnel and Terminal Company.

M. MEIGHEN: C'est le Nord-Canadien qui possède toutes les actions de cette compagnie.

M. BENNETT: Dans ce cas, tant pis; ce sera une occasion de plus de carotter quelques millions au profit des promoteurs. Je vois avec plaisir que le solliciteur général s'est constitué le champion de ces deux personnages. D'ici à ce que j'aie repris ma place, il regrettera de s'être fait leur apologiste. Le Nord-Canadien peut bien être possesseur des actions de cette compagnie de tête de ligne, mais qu'est-ce qui l'empêchait d'être lui-même propriétaire de la tête de ligne sans qu'il fût besoin de créer une autre compagnie? A quoi bon tout ce mélange de compagnies?

M. MEIGHEN: C'est ce que j'ai expliqué.

M. BENNETT: Mon honorable ami peut bien appeler cela une explication, si cela lui plaît; pour moi, je dois dire que les faibles lumières de mon intelligence ne m'ont pas permis de comprendre quoi que soit à ce qu'il qualifie d'explication.

Poursuivons notre voyage; nous avons quitté la gare terminus et avançons sur la ligne du Nord-Canadien de Québec: nous arrivons à Hawkesbury. Comme nous quittons ici la ligne du Nord-Canadien de Québec, je serais curieux de savoir par quel chemin de fer je viens de voyager. C'est par le Nord-Canadien de Québec, et il n'est pas même solvable. Le "Poor's Manual" auquel je vais maintenant me reporter fait voir que le Nord-Canadien de Québec n'a pas pu, l'an dernier, faire face à ses obligations fixes, et, d'après les renseignements exacts ou inexacts que j'ai, les taxes qu'il doit à la province de Québec se chiffrent à $300,000. Tel est cependant l'associé qu'on veut donner au pays.

Nous prenons maintenant la ligne du Nord-Canadien de l'Ontario qui nous mène à Port-Arthur; c'est la ligne dont mes honorables ami d'en face ont garanti les obligations. Ils nous disent qu'elle est superbe. Ayant examiné le profil, les rampes et m'étant un peu rendu compte du type de la ligne, je dois dire que profil, plan, tout indique un chemin de fer de premier ordre. Malheureusement, il traverse un territoire qui, autant que je puis voir, ne pourra pas alimenter fort son trafic. Tels sont les renseignements que je tiens de ceux-là mêmes qui ont construit cette voie ferré.

Arrivé à Port-Arthur, je pénètre dans la gare terminus et dans l'hôtel qui porte le nom de la ville. Apercevant un élévateur, je demande à qui il appartient, et l'on me répond que c'est l'élévateur de la Lake Superior Terminals Company; j'en aperçois un autre, et on me dit qu'il appartient à la Dock Company. Toutes les installations qui frappent mes regards appartiennent à des compagnies différentes. Pourquoi cela? Je vais le dire: c'est le seul moyen qu'aient de se rattraper un peu ces entrepreneurs, ces pauvres diables qui, pendant dix-huit ans, ont travaillé nuit et jour comme des esclaves sans jamais recevoir la moindre rémunération.

Avec Port-Arthur nous quittons la ligne du Nord-Canadien de l'Ontario qui bénéficie de la garantie du Gouvernement fédéral et est chargée d'obligations de toute sorte, dont je parlerai un peu plus tard, et nous prenons la ligne du Nord-Canadien proprement dit qui nous conduit à Winnipeg. Cette ligne, dont je signalerai aussi la situation, nous fait entrer dans la gare terminus de Winnipeg, qui est occupée en commun par le Grand-Tronc-Pacifique, le gouvernement du canada et le Nord-Canadien. La ligne du Nord-Canadien nous conduit ensuite à Edmonton, que nous quittons par la ligne du Nord-Canadien de l'Alberta, que nous suivons de Saint-Albert à la passe de la Tête-Jaune.

Quittant la passe de la Tête-Jaune, vous prenez la voie du Canadian-Northern-Pacific et vous traversez cette ligne jusqu'à Vancouver. Là, vous arrivez dans les terminus de Vancouver où vous rencontrez une autre compagnie. Vous voyagez ensuite par bateau jusqu'à Victoria, où nous touchez les termini d'une autre compagnie. Vous avez ainsi voyagé sur toutes les lignes de ces diverses compagnies pour traverser le continent d'un bout à l'autre. Chacune de ces compagnies maintient son identité séparée et le très honorable chef du Gouvernement a tort—je le dis en tout respect—quand il déclare que ces lignes peuvent être amalgamées, et il a tort pour les raisons suivantes: leurs identités séparées doivent être conservées à cause de leurs garanties d'obligations en cours qui rendent nécessaire la tenue de comptes séparés. Par exemple, le Canadian Northern Alberta, garanti par le gouvernement du Dominion, doit tenir des comptes séparés de recettes et de dépenses afin de savoir s'il existe oui ou non un déficit sur l'intérêt de ses obligations. Le Canadian-Northern-Pacific doit faire la même chose; il en est de même pour le Canadian-Northern proprement dit et ses embranchements; pour le Canadian-Northern-Ontario, pour le Canadian-Northern-Quebec et pour ses termini. Toutes ces compagnies doivent tenir des comptes

séparés et des livres en double. Mon honorable ami parle d'économie et de bon marché, mais je dis que c'est une multiplication des choses qui rendent coûteuse l'exploitation d'un chemin de fer, qui les force à tenir des séries séparées de livres, à posséder des directeurs séparés et des gérants distincts. Tout ceci peut sembler peu, mais réuni, cela forme un montant énorme. Tout cela doit se faire et, dans ce siècle de consolidation on nous dit que le système de séparation est encore le moins coûteux. Il y a peu de temps, la commission des chemins de fer de l'Etat de New-York a autorisé la compagnie du New-York Central et la compagnie de l'Hudson River Railway pour qu'elle se consolidât avec d'autres compagnies de chemins de fer au capital de $600,000,000, si je ne me trompe. La séparation augmente les frais parce qu'elle multiplie inutilement les comptes, pour les raisons que j'ai déjà nommées. Par exemple, il peut arriver que le Canadian-Northern-Pacific perde de l'argent tandis que le Canadian-Northern-Alberta pourra rapporter des revenus. Il est essentiel que ces deux systèmes ne soient pas réunis pour la raison que les valeurs secondaires pourraient faire le prétexte d'un litige devant les tribunaux.

Dans le cas de la ligne Père Marquette au Michigan, la question des valeurs secondaires a été soulevée et l'affaire a dû se résoudre devant les tribunaux. Dans les conditions existantes, la consolidation ou l'amalgamation sont impossibles à moins qu'on ne trouve une compagnie financièrement bien cotée qui soit prête à accepter la responsabilité des frais fixes pour chaque partie du système. Ce sont là les raisons que j'offre, à l'encontre de celles de mon très honorable ami, pour dire qu'il ne peut y avoir de fusion de ces lignes en un seul système excepté par forclusion et vente.

Devant faire face à cet état de choses, analysons maintenant l'aspect législatif de la question. A partir de Vancouver, vous avez les obligations de termini garanties pour $10,000,000 à 4½ p. 100 par le gouvernement de la province de la Colombie-Anglaise. Cela veut dire que ces termini doivent encaisser plus de $1,200 par jour pour payer les intérêts de leur capital. Vous voyagez sur la ligne et vous devez gagner... savez-vous combien? L'intérêt sur $45,000 du mille et 4 et 4½ p. 100 pour payer les frais fixes jusqu'à la passe de la Tête-Jaune. On dit que la ligne est bonne, les rampes parfaites, mais les frais de construction sont élevés parce que c'est, dit-on, la plus belle ligne qui ait jamais été construite, mais je ne le sais pas. Tout ce que je sais, c'est que, l'an dernier, j'ai fait le voyage spécialement pour examiner certaines parties de la ligne et que certains endroits entre Kamloops et Vancouver le long du fleuve Fraser qui ne tombent pas dans la rivière au printemps y tomberont certainement l'automne. Il faudra dépenser des sommes énormes pour construire des murs de soutènement qui permettent à ces parties de la ligne de conserver leur efficacité convenable.

A quelle difficulté législative devons-nous faire face? J'examine les statuts de la province de la Colombie-Anglaise et j'y vois qu'en 1910 la province a pris un engagement solennel avec les compagnies du Canadian-Northern et du Canadian-Northern-Pacific et que, durant les élections qui ont suivi, cet engagement a été ratifié presque à l'unanimité par le peuple de la Colombie-Anglaise. Je vais démontrer que ce Parlement se propose de porter une main sacrilège sur cet arrangement et dire au peuple de la Colombie-Anglaise: Nous en savons plus long que vous. Je nie à tout pouvoir fédéral le droit de priver le peuple d'une province des droits qu'il exerce en vertu de la constitution. Je me lève ici et je proteste contre le Parlement qui déclare que le Canadian-Northern-Pacific a été construit dans l'intérêt public du Canada, parce qu'en me reportant à l'article 17 de l'Acte de la Colombie-Anglaise, je lis clairement:

> La Northern Company s'engage à ce que la Pacific Company ne s'engagera pas et la Northern Company s'engage qu'elle ne demandera pas à ce que ses travaux soient reconnus d'utilité publique pour le Canada.

Comment pourrons-nous accomplir cette chose en face de l'arrangement statutaire de la Canadian-Northern et de la Canadian-Northern-Pacific avec le peuple de la Colombie-Anglaise? Je dis qu'il n'existe pas de point plus clairement établi que les droits constitutionnels d'une province, et l'autonomie d'une province en dépend autant quand elle a tort que quand elle a raison. La province de la Colombie-Anglaise ne nous demande pas de faire cette chose, parce qu'elle ne peut pas le faire sans rompre un engagement solennel. A tout événement, c'est à la législature et non au Gouvernement qu'il appartient d'agir. La compagnie du Canadian-Northern et la compagnie du Canadian Northern-

Pacific ne peuvent le faire sans manquer à leur contrat solennel.

Alors pour quelle raison ferions-nous quelque chose que l'entente de ces deux compagnies de chemin de fer dit qu'on ne nous demandera jamais de faire et que le gouvernement de la Colombie-Anglaise déclare ne pouvoir se faire? C'est là la première question. Je suis contre cette mesure en tant qu'elle déclare que ces travaux sont d'utilité publique pour tout le Canada, parce que cela constitue un empiètement sur les droits provinciaux, parce que cela intervient dans les droits autonomes de la province et parce que c'est une violation du contrat fait entre une compagnie de chemin de fer et les représentants du peuple, lequel contrat a été approuvé et ratifié par le peuple lui-même aux élections générales.

Maintenant, si nous continuons, nous arrivons au Canadian-Northern-Alberta, et les obligations de cette ligne sont garanties par le Dominion. Nous devons faire quelque chose pour cette ligne. Nous n'avons pas à nous occuper de la garantie de la ligne principale, parce que notre garantie n'est que de $13,000 par mille avec des charges annuelles de moins de $550 par mille, ce qui n'a pas grande importance, car nous savons que cette compagnie peut se tirer d'affaire.

Ensuite, de Port-Arthur à Ottawa, nous avons le Canadian-Northern-Ontario. Les obligations de cette compagnie sont aussi garanties par le Dominion, et Mackenzie et Mann vous disent qu'ils ne peuvent pas construire la ligne. Je demande maintenant aux honorables députés si nous devrions intervenir dans les garanties d'une province, que son administration soit conservatrice ou libérale? Pourquoi ne pas nous occuper des responsabilités encourues sous nos propres garanties?

En d'autres termes, je dis que nous ne devrions pas intervenir dans l'Alberta, la Saskatchewan ou la Nouvelle-Ecosse. Quel intérêt puis-je avoir, moi qui habite les prairies, dans le Halifax & South-Western Railway? Un honorable député tout près de moi me suggère que je suis Canadien. Mais, comme Canadien, je n'ai pas d'intérêt financier dans ce chemin de fer, parce que le Gouvernement est fiduciaire des Canadiens comme Canadiens, mais le Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse est fiduciaire pour les gens de cette province. Quand le peuple de la Colombie-Anglaise a fait ses arrangements avec la compagnie, le gouvernement de la province était fiduciaire pour le peuple de cette province, comme le gouvernement de l'Alberta pour les gens de l'Alberta. Mon honorable ami de Kingston (M. Nickle) a fait remarquer l'étendue des garanties données par les diverses provinces et par le Dominion. Je dis que ces garanties ont été données d'une manière extravagante dans l'ouest du Canada. La seule province qui se trouve à l'abri du péril sous ce rapport est celle du Manitoba, parce que sur les anciennes lignes les garanties n'étaient que de $8,000 et $10,000 par mille et en raison également du bail des lignes du Northern-Jacific. Mais, à l'ouest du Manitoba, un danger existe à cause de l'extravagance des garanties qui ont été données.

Je me demande ce qu'il adviendra de l'Alberta si le chemin de fer Great-Waterways fait faillite? Qu'est-ce qu'il arrivera si la ligne de Dunvegan fait faillite? Il y a là d'autres lignes à part du Canadian-Northern et du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien. Il y a deux lignes de chemins de fer dont les obligations sont garanties à $20,000 du mille, ou $1,000 par année et par mille de charges fixes. Le Gouvernement a-t-il l'intention de sauver aussi ces lignes? Et si c'est vrai, si nous devons payer les frais, ne pourrions-nous pas exercer quelque contrôle et un peu de discrétion? Il y a quelques jours, le président de la commission des chemins de fer faisait remarquer que l'un des plus grands maux existant au Canada aujourd'hui était la création de lignes parallèles et il a ajouté qu'on devrait s'occuper de cette question. Si tel est le cas, pourquoi irions-nous nous mettre en arrière des garanties de ces provinces pour aider cette ligne, oubliant qu'il existe d'autres lignes dans la même position? Je dis qu'au point de vue légal cette affaire est mauvaise comme elle est mauvaise au point de vue de politique et à tous les points de vue. Pourquoi? Parce qu'elle fait peser sur ce Parlement des responsabilités que nous n'avons rien fait pour créer et dont nous ne savons rien. C'est-à-dire que, si j'ai raison—et je ne crois pas que vous puissiez vous empêcher de le reconnaître—le 1er janvier de cette année ce Dominion et ce Parlement se sont trouvés face à face avec une dette pour le Canadian-Northern-Alberta, le Canadian-Northern-Ontario et la ligne principale du Canadian-Northern Railway.

Les lignes principales se suffiront à elles-mêmes, ainsi que je l'ai indiqué, et répondront pour les garanties qui sont dans certains cas des garanties fédérales et, dans

d'autres, des garanties provinciales. Pour nous, nous n'avons à nous inquiéter que de savoir si les entrepreneurs sont capables de terminer les deux lignes, le Canadian-Northern-Alberta et le Canadian-Northern-Ontario. Or, ces compagnies sont solvables ou elles ne le sont pas, le solliciteur général nous a dit hier soir qu'elles étaient insolvables. Le Gouvernement a fait une enquête et a constaté qu'elles étaient incapables de remplir leurs engagements. Dans ce cas-là, qu'arrivera-t-il? On nommera un receveur; et ce Parlement se propose aujourd'hui d'avancer l'argent virtuellement à un receveur. Mais qu'est-ce qu'un receveur? C'est une personne nommée par la cour qui sert d'intermédiaire entre les porteurs d'obligations d'un côté et les biens de la compagnie de l'autre; il doit veiller à ce que ces biens soient conservés et administrés pour le bénéfice de ceux qui ont avancé l'argent nécessaire à la construction. Nous avons une ligne dont la construction est avancée, mais elle est insolvable—on nous dit qu'elle est absolument insovable;—la compagnie ne peut pas emprunter d'argent; elle ne peut pas terminer la ligne et elle s'adresse à vous et à moi qui siégeons dans cette haute cour du Parlement, et nous demande de payer virtuellement l'argent à un receveur. Mais il y a un contrat pour la construction de la ligne. Quels sont les entrepreneurs? La Mackenzie & Mann, Company, Limited. Cette compagnie est-elle insolvable? Où est le bilan de son actif et de son passif? On dit que cette compagnie a au moins $50,000,000 d'actif. Dans ce cas-là, qu'elle paie les dettes de la ligne et qu'elle la construise. Je vous soumets, monsieur l'Orateur, et je soumets cette proposition légale à la Chambre: ou il existe un contrat pour construire cette igne ou il n'y en a pas. S'il y a un contrat, exigeons que les entrepreneurs terminent leurs travaux, et s'ils ne le peuvent pas, prenons leur actif comme garantie pour l'argent que nous allons avancer. Posons la question carrément: John Smith entreprend de vous construire une maison. Lorsque la construction en est un peu avancée, John Smith vient vous trouver et dit: Je ne puis pas finir mon contrat. John Smith va à la banque et dit: Je ne puis pas finir mon contrat; mais j'ai certains biens qui prendront de la valeur très prochainement, beaucoup de biens; je ne sais pas exactement où j'en suis, mais j'ai besoin d'argent. Le banquier dit: Assignez-moi votre contrat, transportez-moi vos biens et je verrai ce que je puis faire pour vous trouver l'argent nécessaire à finir votre contrat. N'est-ce pas ce qui arriverait?

Mais ce que nous faisons ici, c'est donner à ces entrepreneurs de l'argent, sous certaines restrictions et réserves, il est vrai, mais sans nous enquérir s'ils sont capables de remplir leur contrat. Je vous demande donc comment vous allez sortir de là? Ces deux hommes sont ou entrepreneurs ou ils ne le sont pas. On dit qu'ils le sont, et s'ils le sont, j'insiste pour que nous sachions pourquoi ils ne sont pas capables de finir leur entreprise; et s'ils en sont incapables, nous, comme banquiers, devrions leur demander une assignation de toutes les garanties qu'ils possèdent avant de leur avancer un dollar. N'agissons-nous pas ici comme banquiers? Prenons l'autre proposition du dilemme.

Disons que la compagnie construit sa propre ligne et est insolvable. Que s'ensuit-il ? Si la compagnie est insolvable, la ligne doit aller entre les mains d'un receveur. Mais, pour les raisons mentionnées par le premier ministre et avec lesquelles je m'accorde; pour les raisons mentionnées aussi par le chef de l'opposition, et avec lesquelles je m'accorde encore, le pays ne peut pas laisser mettre cette ligne entre les mains d'un receveur. Alors soyons le receveur. C'est tout ce que je demande. Pourquoi nous départirions-nous de principes de loi bien connus, de principes de droit, simplement pour plaire à deux promoteurs ? Je laisse à la Chambre le soin de répondre. Continuons. Le Gouvernement dit : Nous proposons d'accorder $45,000,000 à ces hommes à 4 p. 100 d'après certaines conventions bien définies que nous vous soumettons. Mon ami le solliciteur général dit : Voici l'hypothèque que nous allons prendre, et cette hypothèque a certains constituants et facteurs qui forment la garantie qui sera donnée. J'admets cela; il est parfaitement clair qu'il a pris toute la garantie qu'il pouvait avoir, excepté la garantie de ceux qui sont responsables de ce désastre. Il n'a pas pris cette garantie. Je demande qu'il la prenne. Mon honorable ami se trompe certainement lorsqu'il dit que la première chose qu'il a faite dans cette affaire a été de diminuer le capital-actions de cette compagnie. S'il lit à la page 34 du Livre bleu, il verra qu'il n'a diminué en aucune façon quelconque le capital-actions du Canadian-Northern. Nous voyons en

effet à la page 34 que la compagnie Canadian-Northern possède une somme de $45,000,000 ou que des personnes la gardent pour elle en fidéicommis, et si l'on soustrait $45,000,000 de $145,000,000, il reste $100,000,000 de capital-actions de la compagnie Canadien-Nord et des compagnies constituantes qui doit être représenté par le capital du Canadian-Northern. Vous échangez cela pour $100,000,000 sans valeur dans les compagnies hypothéquées. Vous oubliez que le Canadian-Northern possède déjà une partie de ces actions et que $8,000,000 de ces actions appartiennent à d'autres personnes que nous ne pouvons pas atteindre. A la page 34 du Livre-bleu, nous voyons:

Capital du réseau du Canadian-Northern, $145,778,500.

Capital du Canadian-Northern, $77,000,000.

Le capital des compagnies auxiliaires consiste dans la différence entre ces deux sommes, soit $67,778,500.

Dans la troisième colonne, on remarque que $45,000,060 des $68,778,500 sont déjà détenues par ou gardées en fidéicommis pour le Canadian-Northern. Ainsi, quand cette compagnie acquiert une augmentation de capital de $23,000,000 dans les compagnies auxiliaires, elle possèdera tout le capital des compagnies auxiliaires. Le prix d'achat de ces actions de $23,000,000 dans les compagnies auxiliaires sera $23,000,000 des actions du Canadian-Northern, dont le capital sera alors augmenté de $77,000,000 à $100,100,-00. Au lieu de diminuer le capital-actions, nous l'augmenterons; au lieu d'augmenter la valeur, nous la diminuons.

Mais ce n'est pas tout, monsieur l'Orateur, faisons un pas de plus. Je demande à mes honorables collègues de se reporter à l'annexe elle-même, et examinons soigneusement le genre d'actions que l'on nous donne. La première compagnie mentionnée est celle de la baie de Quinté. On serait porté à croire que c'est une compagnie qui a de la valeur. Mais voyons le "Poor's Railway Manual" à la page 1657 et il nous dira ce que nous recevons. Je trouve qu'au lieu de recevoir un actif, nous prenons un passif. Le manuel dit que depuis 1909 cette ligne a été en déficit. Voici les chiffres :

Compte du capital et des recettes des chemins de fer de la baie de Quinté. Longueur 86 milles. Déficit pour l'année 1913, $32,000; 1912, $10,000; 1911, $5,000; 1910, $25,000; 1909, $36,000; 1908, $38,000.

[M. R. B. Bennett.]

N'est-ce pas une belle transaction que d'échanger des actions qui ne valent rien pour des actions du réseau du Nord-Canadien? Le chemin de fer de la baie de Quinté, la première compagnie mentionnée du réseau du Nord-Canadien est en déficit; elle ne peut pas payer ses dépenses depuis 1908. D'après les chiffres assermentés publiés dans le "Poor's Manual", ces actions ne valent rien. Mais il y a autre chose qui a une portée sur la convention, c'est que cette compagnie est en défaut avant même la signature de la convention. N'est-ce pas beau de pouvoir se dire que l'on a le droit d'exercer la forclusion et de prendre possession de la ligne lorsque les documents mêmes que vous signez montrent que la compagnie est en déficit avant même que vous les signiez. Cela est parfaitement absurde. Mais ce n'est pas tout. Faisons un pas de plus.

Non seulement la compagnie de la baie de Quinté a été en déficit toutes ces années-là, mais si les honorables députés veulent bien examiner les chiffres que l'on trouve dans le document sessionnel n° 269c, ils y verront que la dette flottante de toutes les compagnies de chemin de fer comprises dans le réseau du Nord-Canadien s'élève à $173,114.58. Telle est la dette flottante de cette ligne, représentant des déficits accumulés. Le capital-actions de la compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté qui est de $1,395,000—et il ne vaut rien —est converti en actions du Nord-Canadien dont le chiffre s'élève à la valeur au paire de $1,000,000 et plus. Le Gouvernement n'entend certainement pas faire cela. Le premier ministre a été assez bon hier de dire qu'il prêterait l'oreille aux propositions qui pourraient être soumises. La première que je veux faire, est que le capital du chemin de fer de la baie de Quinté soit mis en dehors de cette transaction aussi vite que possible, parce qu'on nous demande de prendre les actions d'une ligne qui déjà ne paie pas les intérêts sur sa dette, qui est en déficit dans son exploitation, et dont le capital-actions s'élevant à $1,395,000, est échangé pour plus d'un million de piastres d'actions du Nord-Canadien.

Voyons maintenant l'état de la ligne qui vient ensuite, le Nord-Canadien. J'ai ici les rapports annuels de cette ligne depuis qu'il est devenu réseau, et qu'est-ce que je trouve dans le premier rapport. Je trouve, sous la signature de M. Hanna et de sir William Mackenzie, un état de la situation financière de cette ligne. J'y vois qu'au 30 juin 1913, il y avait un excédent de $6,777,-

384.65, et au compte des terres un excédent de $16,930,835.01, un excédent supposé de $23,709,000. Où est cet excédent, monsieur l'Orateur, c'est ce que je voudrais savoir? Avant que je vote pour cette mesure, je désire savoir où est l'excédent. Peut-être quelques-uns de mes amis pourront-ils me le dire dès maintenant. J'en serais très heureux, car cela me rendrait plus facile la tâche de le trouver.

M. MEIGHEN: Si mon honorable ami avait écouté mon discours, hier soir, il saurait que cet argent est appliqué au matériel en fiducie, ce qui est virtuellement un paiement à compte du capital.

M. BENNETT: Je vais traiter ce point. C'est l'explication que l'on donne. Malheureusement, elle n'est pas exacte. La difficulté dans laquelle mon honorable ami se trouve, c'est qu'il accepte les données de ces hommes comme vraies, lorsque je sais qu'elles ne le sont pas, ainsi que je vais le prouver avant que j'aie fini mon discours.

On nous a dit, l'an dernier, qu'il suffisait de $15,000,000 pour achever la ligne. Or, ils n'ont pas suffi, et je demanderai à l'honorable solliciteur général depuis quand l'on peut invoquer une représentation frauduleuse comme raison pour obtenir de l'aide supplémentaire? Depuis quand des excédents imaginaires et de faux états de compte sont-ils des bases sur lesquelles on puisse s'appuyer pour demander à se servir du crédit collectif du peuple canadien? On dit que la dette flottante du Canadien-Nord est de $6,565,652.61. Quand on l'aura acquittée, il restera un excédant de $100,000, à part celui de $17,000,000 provenant de l'octroi en terres. Si la compagnie a un excédent de $23,000,000, elle n'est pas insolvable, et si elle a une dette flottante de $6,500,000, elle l'est. Payez et faites votre choix, comme on dit aux enchères. Elle a un rapport annuel pour les spéculateurs d'Angleterre, elle en a un autre pour le Parlement canadien. Elle a un rapport pour ceux dont elle obtient de l'argent et un autre rapport pour ceux dont elle veut obtenir de l'argent. Voici le mendiant et voici le promoteur, voici toute l'histoire en un mot. Que va faire la Chambre? Je vais parler à l'instant de ce fameux et exécrable trust du matériel, car je veux signaler à l'honorable solliciteur général que cet excédent n'est pas celui d'une seule année, mais de dix années consécutives. Voilà pourquoi il s'élève à $6,778,384.65, déduction faite des obligations payées au trust du matériel. Parmi les charges fixes que la compagnie a acquittées, comme il est dit à la page 14 de cet état, figurent celles imposées par le trust du matériel. Or, la compagnie les a acquittées en entier et il paraît en rester. Comment cela? Je le demande à l'honorable solliciteur général.

M. MEIGHEN: C'est exact.

M. BENNETT: Comment l'expliquez-vous? Voici toute l'histoire dans ce rapport, et je dis que.....

M. MEIGHEN: C'est cela, et je n'y ai pas contredit.

M. BENNETT: Alors, mon honorable ami se contredit lui-même.

M. MEIGHEN: Non, c'est vous que je contredis.

M. BENNETT: Autant vaut en finir dès maintenant. Le Canadien-Nord a publié son onzième rapport annuel en octobre 1913. D'après l'état de ses revenus pour l'année expirée le 30 juin 1913, ses revenus et dépenses se sont élevés à plus de $30,000,000; la compagnie a reporté de l'année précédente un excédent au compte des opérations et il restait une balance de $5,986,553.29, le 30 juin 1912; la compagnie a, cette année-là, acquitté les obligations qu'elle devait acquitter en faveur du trust du matériel. Après avoir acquitté toutes ces charges en faveur du trust du matériel et autres charges, la compagnie avait, au compte des opérations, un excédent de $1,000,000 qu'elle reporte et qui contribue à former, à la fin de l'année, après acquittement complet du trust du matériel et autres obligations, un excédent total de $6,778,384.65. Est-ce vrai ou est-ce faux?

M. MEIGHEN: C'est vrai.

M. BENNETT: Alors, comment pouvait-elle, en acquittant les obligations concernant le matériel, épuiser l'excédent qu'elle avait en juin dernier?

M. MEIGHEN: Vous n'avez là que l'intérêt.

M. BENNETT: C'étaient là tous les paiements faits.

M. MEIGHEN: Non pas, et c'est sur ce point que vous vous trompez surtout.

M. BENNETT: Alors, pour éviter toute erreur, je vais lire le rapport même. Il y a trop longtemps que je m'occupe de ce genre d'affaires pour me laisser duper ainsi. Voici le rapport:

Déduction de charges fixes d'après rapport paraissant à la page 17.

Et l'on trouve là un état de tous les paiements effectués par rapport aux charges

fixes et aux garanties concernant l'équipement. Les charges fixes sont établies sur les garanties hypothécaires, sur le stock des obligations consolidées, sur les garanties hypothécaires du Qu'Appelle et Long-Lake, et sur les garanties provenant de l'octroi en terres.

Les obligations du trust du matériel sont payables annuellement à même le revenu de la compagnie et cette méthode de se procurer le matériel a été en grande partie adoptée par tous les chemins de fer de l'univers.

M. MEIGHEN: Cela voulait dire les charges fixes, comme on le dit. Mon honorable ami pense-t-il que les charges fixes comportent le paiement du capital?

M. BENNETT: Au sujet de l'exploitation des chemins de fer, ce qui est dû pour les obligations du trust du matériel est considéré comme charge fixe. Mon honorable ami connaît si bien l'exploitation des chemins de fer que le manuel de Poor lui-même n'a rien à lui enseigner. Mais je vais lire la page 1663 de ce manuel, édition de 1914, et il en pensera ce qu'il voudra. Voici ce que j'y trouve:

Dette consolidée, y compris le stock des obligations, juin 30 1913, obligations, actions et obligations du trust des wagons.

Au sujet de ce trust des wagons il y a une jolie histoire à laquelle se trouve mêlée la Imperial Rolling Stock Company, qui n'est que la compagnie Mackenzie et Mann sous un autre nom. Le manuel de Poor dit que le paiement de ces obligations du trust des wagons constitua une charge fixe contre le revenu de cette compagnie. Les obligations de matériel sont payables par versements et les versements représentent la proportion de la dépréciation et le loyer du matériel. C'est ce qui dit le livre, et pour ce qui est des chemins de fer, je préfère l'autorité de Poor à celle de Meighen.

M. MEIGHEN: Ce n'est pas le livre qui dit cela, c'est mon honorable ami.

M. BENNETT: Je vais lire ce qu'il y a dans le livre.

M. MEIGHEN: Le livre—je ne voudrais pas être désagréable à mon honorable ami et je ne l'interromperais pas s'il ne m'y avait invité—le livre ne dit pas que tous les paiements faits au trust au sujet de l'équipement représentent la dépréciation. Ce sont des paiements faits à compte du capital.

M. BENNETT: Ce ne sont pas des paiements faits à compte du capital. Je vais parler comme si j'étais en cour. Ce comité est la haute cour du Parlement. On peut acheter l'équipement de trois manières. D'abord, on peut tout l'acheter immédiatement, y compris locomotives et wagons, et en imputer le prix sur le capital quand on peut obtenir du capital à bon marché, ou bien ne pas l'imputer sur le capital. Ensuite, on peut l'acheter d'après le système appelé système de bail. Sur une locomotive achetée d'après ce système on apercevra, par exemple, une plaque de cuivre portant ces mots: Propriété de Blair et Compagnie. Sur des wagons on apercevra une plaque indiquant qu'ils ont été loués ou qu'un trust des wagons a été établi. Les stipulation du bail assure le paiement d'un loyer adéquat pour une certaine période d'années, l'entretien du matériel, son assurance, et à l'expiration du bail la propriété passe d'habitude entre les mains de la compagnie. Cependant, en attendant, la propriété en appartient naturellement au loueur. Il y a en outre le système par lequel les obligations de tout le matériel sont émises, étant obtenues par une hypothèque sur le matériel. Ce système diffère de l'autre en ce sens, que d'un côté, le matériel est la propriété du loueur, alors que dans l'autre il appartient à la compagnie de chemin de fer sujette à l'hypothèque du trust du matériel. Après que le premier paiement a été fait sur le compte, la balance à payer est répartie sur un certain nombre d'années représentant la durée du matériel. Je vai lire ce que dit la Imperial Railway Company elle-même.

M. MEIGHEN: Vous n'avez pas pris ces données dans le manuel de Poor.

M. BENNETTT: Non, parce que ce qu'il y a là serait trop long à lire. Le plan de Philadelphie est le premier que j'ai mentionné. Revenons maintenant à la page 1666 du manuel de Poor:

Obligations passées au trust des wagons, juin 30, 1913 (total $19,501,500):

Toutes les séries relatives à l'équipement et qui ont été ci-dessus décrites sont émises par la Imperial Rolling Stock Company, à responsabilité limitée, et sont garanties absolument, quant au principal et à l'intérêt, par la compagnie du Canadien-Nord. La Imperial Rolling Stock Railway Company, à responabilité limitée, détient le titre de propriété par rapport à tout matériel pour le paiement partiel duquel chaque série est émise, jusqu'à ce que la compagnie de chemin de fer ait acquitté la dernière obligation de ladite série, et elle remet le titre de propriété au dépositaire du titre hypothécaire à être gardé en dépôt pour le bénéfice de quiconque en est porteur. Dépositaire de toutes séries: La National Trust Company, à responsabilité limitée, de Toronto, Ont. Les obligations sont sous forme de coupons et peuvent être enregistrées quant au principal. L'intérêt est payable au bureau de la Canadian Bank of Commerce à Toronto,

à New-York, ou à Londres, Angleterre. Le principal est payable à Toronto, Ont., ou à New-York.

Il ne faut pas oublier que la dette représente un total de $19,000,000 et qu'elle est payable par versements à être effectués dans huit, neuf et dix ans. Inutile de dire qu'on a pris tout l'excédent de $6,000,000 pour acheter des garanties depuis le mois de juin 1913.

Je tiens que cette Chambre et que le pays sachent l'histoire du matériel roulant de ce chemin de fer, et qu'ils la comprennent parfaitement.

Aujourd'hui, nous sommes en présence de créanciers qui sont intéressés. La Canada Car Company a une créance d'un million et demi pour matériel; la National Steel Car Company, deux ou trois cent mille dollars. Aux besoins de qui ont-elles pourvu? La Mackenzie, Mann and Company, Limited, a donné ses billets pour ce matériel. Dans quel but l'achat de ce matériel a-t-il été vendu au Canadian-Northern? Non, mais à l'Imperial Rolling Stock Company, Limited. Voyons ce qu'est cette dernière compagnie. J'ai à la main un prospectus relatant une émission d'obligations de la classe "B" à 5 pour 100 garanties par première hypothèque et remboursables en or. Son émission de la classe "A" a débuté en août 1913, et elle s'est continuée depuis sans interruption. Le capital versé est de $300,000. Les directeurs sont: sir William Mackenzie, président; sir Donald Mann, vice-président; Z. Lash, C.R., Frédéric Nicholls et J. A. M. Smith. Analysons ceci. La Mackenzie, Mann Company, Limited, achète à la Canada Car Company du matériel roulant et lui donne ses billets. L'Imperial Rolling Stock Company prend ce matériel et le vend au Canadian-Northern. Y fait-elle un profit? On nous assure que non. Aurait-elle fait la chose simplement par amitié? Pourquoi alors demande-t-elle $300,000 de capital versé?

M. MEIGHEN: Si mon honorable ami désire vraiment savoir, je le lui dirai, bien qu'il n'ait pas besoin de moi, j'en suis sûr, pour s'expliquer la chose. L'Imperial Rolling Stock Company s'est formée dans le but d'acheter du matériel roulant. Faute d'être acheté par l'entremise d'une semblable compagnie, ce matériel serait immédiatement assujéti au paiement de toutes les obligations antérieures du Canadian-Northern. Il en est de même de certains autres chemins de fer. Afin d'éviter que le matériel roulant soit assujéti à l'acquittement de toutes les charges antérieures de la voie par le simple fait de l'achat, il se forme une compagnie par le canal de laquelle ce matériel est acheté. Il est alors vendu au Canadian-Northern, ou à la compagnie, quelle qu'elle soit, qui va s'en servir. C'est là une pratique commune à toutes les compagnies et dont le Canadian-Northern n'a pas le monopole.

M. BENNETT: Dans ce prospectus il est dit ceci:

L'Imperial Rolling Stock Company s'est fait législativement constituer dans le but d'acheter de ceux qui le fabriquent le matériel roulant et de le louer aux compagnies de chemin de fer. Celles-ci s'engagent à payer ce matériel par versements, et ces versements sont plus que suffisants pour payer l'intérêt et permettre à la compagnie de retirer ses obligations à mesure qu'elles deviennent exigibles. Ce procédé est d'usage courant en Angleterre et aux Etats-Unis. Les compagnies de chemin de fer s'en trouvent bien, de même que les compagnies de matériel roulant, et ce mode d'acquisition a fort bien réussi au Canada.

Dois-je comprendre qu'une compagnie autorisée à l'achat d'un matériel roulant dont elle fait la vente aux chemins de fer, fait acte de philanthropie quand elle vend au Canadian-Northern?

M. MEIGHEN: Une compagnie de matériel roulant n'est qu'une simple agence.

M. BENNETT: Elle assure que cela lui est profitable.

M. MEIGHEN: Non; le prospectus ne parle pas de l'Imperial Rolling Stock Company.

M. BENNETT: En ce cas, le mot "imperial" a une autre épellation.

M. MEIGHEN: L'Imperial Rolling Stock Company n'a pas de profits à faire. Elle existe comme intermédiaire entre le fabricant du matériel et la compagnie de chemin de fer.

M. BENNETT: Mon honorable ami va-t-il prétendre que MM. Mackenzie et Mann ne tirent de la chose aucun profit?

M. MEIGHEN: C'est ce que nous ont dit nos comptables, à la suite de l'enquête qu'ils ont faite.

M. BENNETT: Laissez-moi voir le rapport.

M. MEIGHEN: Je crois que cela se trouve dans le rapport qui a été produit.

M. BENNETT: Non, cela ne s'y trouve pas. J'ai ce rapport devant moi tout exprès pour y chercher une réponse à mon objection. Je n'ai rien à voir dans la manière dont ils tiennent leurs livres, mais deux et deux ont toujours fait quatre, et je maintiens qu'après les déclarations qu'ils ont faites à cette Chambre et au pays, il

est absolument impossible d'avoir confiance en eux. Le prospectus dit:

L'Inperial Rilling Stock Company s'est fait législativement constituer dans le but d'acheter de ceux qui le fabriquent le matériel roulant, et de le louer aux compagnies de chemin de fer. Celles-ci s'engagent à payer ce matériel par versements, et ces versements sont plus que suffisants pour payer l'intérêt et permettre à la compagnie de retirer ses obligations à mesure qu'elles deviennent exigibles. Ce procédé est d'usage courant en Angleterre et aux Etats-Unis. Les compagnies de chemin de fer s'en trouvent bien, de même que les compagnies de matériel roulant, et ce mode d'acquisition a fort bien réussi au Canada.

M. MEIGHEN: Aux Etats-Unis?

M. BENNETT: Ce n'est pas ce que l'on dit.

M. MEIGHEN: Mais oui.

M. BENNETT: Je vais relire.

Les compagnies de chemin de fer s'en trouvent bien, de même que les compagnies de matériel roulant, et ce mode d'acquisition a fort bien réussi au Canada.

M. MEIGHEN: Lisez toute la phrase.

M. BENNETT: C'est ce que je fais.

M. MEIGHEN: Non pas, vous commencez au mot "et."

M. BENNETT: Je vais la lire de nouveau toute entière.

Ce procédé est d'usage courant en Angleterre et aux Etats-Unis. Les compagnies de chemin de fer s'en trouvent bien, de même que les compagnies de matériel roulant, et ce mode d'acquisition a fort bien réussi au Canada.

M. BOYCE: Réussi, mais non pas profité.

M. BENNETT: L'honorable député d'Algoma (M. Boyce) dit que cela signifie que la chose a réussi, mais n'a pas été profitable.

M. MEIGHEN: Il n'est pas dit dans ce prospectus que l'Imperial Rolling Stock Company a eu des succès. Il existe d'autres compagnies de matériel roulant que celle-là.

M. BENNETT: Sûrement, et j'en connais plusieurs; mais mon honorable ami s'imagine-t-il que les gens sont assez crédules pour croire qu'il se délivre pour $300,000 d'actions acquittées sans aucun retour? Pourquoi MM. Mackenzie et Mann vendent-ils à l'Imperial Rolling Stock si cette dernière compagnie n'a pas été créée à cette fin? Pourquoi n'est-ce pas leurs billets au lieu des billets de l'Imperial Rolling Stock Company que détient la Canada Car Company? Pourquoi la Canada Car Company détient-elle les billets de MM. Mackenzie et Mann, et non ceux de l'Imperial Rolling Stock Company? De qui le matériel roulant est-il acheté? De MM. Mackenzie et Mann, intermédiaires du fabricant et de la compagnie du chemin de fer, qui les vendent sous un nom d'emprunt à l'Imperial Rolling Stock Company, laquelle, à son tour, en fait la vente aux diverses compagnies de chemin de fer qui sont Mackenzie et Mann Company, Limited encore sous un nom d'emprunt. Ces compagnies seraient incapables de payer ce matériel, et ceux qui fabriquent ces locomotives et wagons en sollicitent le paiement, ce que refusent de faire MM. Mackenzie et Mann. Au dire de mon honorable ami le solliciteur général, cet arrangement a lieu afin d'éviter que le matériel ne soit assujéti à l'acquittement des obligations de l'acte de fiducie. Je vais lire cet acte, et lui montrer que ce matériel y est soumis. Voyons quelles sont les charges qui pèsent sur les biens de la compagnie.

M. LEMIEUX: Lisez-nous tout cela.

M. BENNETT: Ce serait trop long. L'article 10 porte ce qui suit:

Afin d'assurer davantage le paiement du principal et des intérêts et des autres sommes plus haut mentionnées, la compagnie concède et transmet au fidéicommissaire une hypothèque sur tous les ouvrages et voies ferrées présents et futurs de la compagnie, y compris les droits de circulation, le terrain des gares, et tous ses immeubles, les bâtiments, constructions de toutes sortes et améliorations, le matériel roulant et autres outillages, machines, fournitures, matériaux et autres biens personnels présents et futurs, acquis en vue des dits chemins de fer et servant à leur exploitation, réparation, et entretien, les péages et revenus dudit chemin de fer, les droits, privilèges, franchises, que la compagnie possède ou possèdera relativement aux dites voies ferrées, à leur exploitation et entretien (sauf en temps qu'il est ici après expressément déclaré): cette hypothèque devant prendre rang après les obligations existantes telles que précédemment relatées, mais subordonnément, et sans préjudice au droit que la compagnie se réserve ci-après de créer de nouvelles charges ayant priorité sur celle qui est présentement créée.

M. MEIGHEN: L'honorable député doit comprendre maintenant dans quel but intervient la compagnie de matériel roulant et il doit s'expliquer le moyen que l'on a jugé nécessaire d'employer pour l'achat du matériel. Le Canadian-Northern le paye par versements; il devient sa propriété et il se trouve alors assujetti aux clauses de l'acte de féducie.

M. BENNETT: Absolument.

Quelques DEPUTES: Ah! ah!

M. BENNETT : J'entends des pupitres qui frappent, mais ceux qui font ce bruit seraient bien en peine de dire pourquoi. S'il en est comme on le prétend, comment se fait-il que les billets de MM. Mackenzie et Mann restent impayés?

M. MEIGHEN : Je présume que le fabricant de ce matériel préfère leurs billets à d'autres.

M. BENNETT : Voici alors à quoi l'affaire se résume, et il n'est mauvais de la présenter dans toute sa laideur. Voici des locomotives et des wagons que l'on achète à des fabricants du Canada; ce sont des Canadiens qui les ont faits, avec des matériaux du pays. En les achetant, MM. Mackenzie et Mann, qui se donnent pour d'utiles intermédiaires, s'attendent d'en retirer un profit; sans cela, pourquoi interviendraient-ils ?

M. MEIGHEN : Ils ont acheté ainsi quantité de choses pour le Canadian-Northern, et ont donné leur billet.

M. BENNETT : Sont-ils les fournisseurs du Canadian-Northern ?

M. MEIGHEN: Ils conduisent les opérations de construction du Canadian-Northern.

M. BENNETT: Mais puisqu'il s'agit ici de matériel nouveau pour la compagnie du Canadian-Northern, pourquoi donnent-ils leurs billets?

M. MEIGHEN: Je conjecture que les constructeurs des wagons ont demandé des garanties supplémentaires et les ont obtenues.

M. BENNETT: Ce n'est pas ici une garantie supplémentaire. La compagnie n'a que leurs billets; il n'est pas accordé de privilège.

M. MEIGHEN: L'honorable député est-il bien sûr qu'elle n'a pas un privilège sur les wagons?

M. BENNETT: Je regrette de dire qu'elle n'a pas de privilège. C'est l'Imperial Rolling Stock Company qui détient le privilège sur les wagons.

M. MEIGHEN: Ma présomption était qu'elle détenait un privilège.

M. BENNETT: Il y aurait lieu de reviser les présomptions et les pensées de mon honorable ami. Ce sont là des faits indéniables, et si l'honorable député s'était nourri de faits, plutôt que de présomptions, il aurait fait un plaidoyer plus convaincant.

M. MEIGHEN: L'honorable député n'a-t-il pas dit que leur actif était de 50 millions.

M. BENNETT: Oui, et ils ne veulent pas payer leurs dettes et veulent que le Dominion les paie pour eux. Toute ma prétention, c'est que ces hommes ont un actif, qu'ils ne veulent pas mettre à réquisition, et qu'ils exigent que nous soldions leurs engagements. Je proteste au nom du peuple canadien contre la proposition de nous faire payer leurs dettes.

M. MEIGHEN: Pourquoi dites-vous que leurs billets n'ont aucune valeur?

M. BENNETT: Parce qu'ils ont refusé de les acquitter tant que cette mesure-ci n'aura pas été votée, obligeant le peuple canadien à les solder. Voyez quel nombre d'entrepreneurs a rempli les hôtels d'Ottawa. Pourquoi sont-ils venus ici? Parce que ces hommes ne voulaient pas les payer. Ils disaient: Poursuivez-nous, et ils ont été cités devant les tribunaux l'autre jour au sujet d'un terrain à proximité de Toronto. Mon honorable ami (M. Meighen) a frappé juste; ces hommes feront tout ce qu'il est possible pour ne pas payer. Ils veulent que le peuple canadien paie leurs dettes, et c'est contre quoi je proteste.

Si ces hommes sont des entrepreneurs, alors tâchons par tous les moyens de soustraire le pays à la nécessité de payer leurs dettes. Tout citoyen de ma partie du pays, je le sais, va dire: Si ces deux hommes ont entrepris la construction de cette ligne et ont les fonds requis, qu'ils paient leurs dettes. Je tiens à la main le texte d'une lettre qui se trouve à la bibliothèque et qui est de M. George Stephen . . . .

M. MEIGHEN: Autant que je sache, il n'existe pas de convention entre eux et le Canadian-Northern qui les oblige à construire ce chemin de fer; mais en supposant même que telle convention eût été conclue, en vertu de quel principe de droit va-t-on prétendre qu'ils seraient tenus de le faire dans le cas d'insolvabilité du Canadian-Northern?

M. BENNETT: Mon honorable ami n'a aucune preuve que le Canadian-Northern soit hors d'état de les indemniser; mais s'ils s'y sont engagés, ils sont tenus d'exécuter la besogne.

M. MEIGHEN: S'ils ont l'argent nécessaire.

M. BENNETT: Voilà mon honorable ami exactement au point qui me convient. Il dit: Autant que je sache, Mackenzie et

Mann ne sont pas convenus de construire cette voie. Cette décharge des réclamations des entrepreneurs est charmante.

M. MEIGHEN: Ces hommes ont agi en qualité d'agents financiers et ont prélevé les fonds pour la construction de cette ligne sur leur propre crédit et sous leur propre responsabilité. C'est en reconnaissance de services de ce genre qu'ils ont une réclamation à faire valoir. Il n'existe pas, que je sache, de marché en souffrance, exécutoire, mais en autant qu'ils ont rendu des services de cette nature, comme l'a décidé, il n'y a pas bien des années, un tribunal de notre pays, ils ont une réclamation à faire valoir.

M. BENNETT: Sans doute, il est statué dans notre loi des chemins de fer que personne ne saurait entreprendre pour le compte de compagnies dont il est directeur. L'honorable député, sans doute, ne l'ignore pas; et en vue de tourner cette difficulté, ils sont désignés sous le nom de Mackenzie and Mann, Limited, bien que la désignation habituelle ait toujours été Mackenzie and Mann.

Maintenant, s'il est exact, comme le déclare mon honorable ami, qu'il n'existait pas de marché avec ces hommes pour construire cette voie, quel droit avons-nous de payer cet argent?

M. MEIGHEN: Je viens de le dire à mon honorable ami.

M. BENNETT: A titre d'agents financiers?

M. MEIGHEN: C'est là l'argent des hommes qui ont effectivement nivelé le sol et fait les terrassements, ainsi que des banques qui ont avancé les fonds.

M. BENNETT: Qui a reçu l'argent? Mon honorable ami sait qu'il est inexact de dire que ce sont les hommes, les manœuvres qui ont retiré cet argent, l'argent a été remis à Mackenzie et Mann avec qui ils avaient directement négocié. J'ai demandé à trois entrepreneurs qui était l'entrepreneur du Canadian-Northern-Ontario, et ils m'ont dit: Mackenzie, Mann et compagnie sont les seuls que nous connaissions.

M. MEIGHEN: Cela me paraît exact; ils agissaient simplement comme intermédiaires dans la construction du Canadian-Northern.

M. BENNETT: Pourquoi n'étaient-ils pas les entrepreneurs?

[M. R. B. Bennett.]

M. MEIGHEN: Comme sur tous les autres chemins de fer, il existe une compagnie de construction, et Mackenzie and Mann, Limited, formaient la compagnie chargée des travaux de construction du Canadian-Northern, tout comme une autre compagnie agit en cette même qualité pour la compagnie du Canadien du Pacifique.

M. BENNETT: En ce qui regarde le Canadien du Pacifique, la construction n'est pas confiée aux soins d'une compagnie distincte.

M. MEIGHEN: Quel mal y a-t-il à l'existence d'une compagnie distincte?

M. BENNETT: Il y a ceci à redire à la constitution d'une compagnie distincte, c'est qu'alors les réclamations de ces hommes sont exécutoires contre Mackenzie, Mann et compagnie, et non pas contre la compagnie de chemin de fer.

M. MEIGHEN: C'est une dette qu'ils ont contractée, sans en retirer aucun avantage ni aucun bénéfice pour eux-mêmes.

M. BENNETT: J'ai pris la peine de me reporter aux marchés conclus pour le Canadian-Northern Ontario, et j'ai constaté qu'ils comportent la construction de lignes télégraphiques. Alors qui a acquis la propriété des lignes télégraphiques?

M. MEIGHEN: Le Canadian-Northern en est le propriétaire.

M. BENNETT: Combien en a-t-il payé?

M. MEIGHEN: Le Canadian-Northern n'en a rien payé. Elles lui ont été remises.

M. BENNETT: Mon honorable ami a été la victime de faux renseignements et d'une fausse consigne.

D'honorables DEPUTES: Très bien, très bien!

M. MEIGHEN: J'accepte tous les défis; je les ai tous acceptés jusqu'ici, et j'accepte celui-ci. L'honorable député se souvient que hier encore il a fait semblable déclaration durant le discours de l'honorable député de Kingston (M. Nickle).

M. BENNETT: En effet.

M. MEIGHEN: Il a dit que le Canadian-Northern avait payé 3 millions à Mackenzie and Mann, la valeur de 3 millions d'obligations qu'ils avaient reçues de la Canadian Northern Express Company. Je le niai alors. Je le répète maintenant à ce sujet-ci, le Canadian-Northern ne leur a jamais payé un dollar et ces obligations ont été transférées absolument gratis et à titre de compensation au Canadian-Nor-

ern. Celui-ci préleva des fonds sur ces obligations qui jusqu'au dernier dollar furent appliqués à l'entreprise. Je vous demande de prouver que ce que vous avez dit hier est exact.

M. BENNETT: Je vais le faire.

M. MEIGHEN: Très bien!

M. BENNETT: Rien ne saurait me plaire davantage, car cela me permet d'aborder sur-le-champ le vif de la question. L'honorable solliciteur général a tout de suite attaqué la question de savoir si, oui ou non, Mackenzie and Mann, Limited, ont réalisé quelque bénéfice relativement à aucune des entreprises affiliées de la compagnie de chemin de fer.

Je me reporte à la page 16 du 11e rapport annuel, octobre 1913, et je trouve l'état suivant des titres dont on a fait l'acquisition:

The Minnesota and Ontario Bridge Company, obligations portant 1re hypothèque à 4½ p. 100	$80,000,000 00
Capital social	100,000 00
The Minnesota and Manitoba Railroad, obligations hypothécaires générales, à 5 p. 100.	250,000 00
Capital social	400,000 00
The Lake Superior Terminals Company, Limited, obligations hypothécaires à 5 p. 100 remboursables en or	2,000,000 00
Capital social	500,000 00
The Canadian Northern Telegraph Company, obligations hypothécaires générales à 5. p. 100	800,000 00
Capital social	500,000 00
The Winnipeg Land Company, Limited, obligations garanties par 1ère hypothèque à 5 p. 100, remboursables en or	300,000 00
Capital social	100,000 00
The Canadian Northern Coal and Ore Dock Company, obligations garanties par 1ère hypothèque à 5 p. 100	437,000 00
La St. Boniface and Western Land Company, obligations portant 1ère hypothèque à 5 p. 100	750,000 00
Capital action	250,000 00
La Edmonton and Slave Lake Railway Company, obligations portant 1re hypothèque à 4½ p. 100	$ 180,000 00
La Canadian Northern Prairie Lands Company, capital-actions	483,393 55
La Canadian Northern Railway Express Company, Limited, obligations portant 1ère hypothèque à 4 p. 100. £616,438	3,000,000 00
Capital-actions	1,000,000 00
La Canadian Northern Steamships, Limited, actions-débentures, portant 1ère hypothèque à 5 p. 100, £600,000	2,920,000 00
Capital-actions	2,000,000 00
	$16,390,393 55

A la page 12, je trouve cet autre item:

Coût des valeurs négociables acquises, $8,294,006.87.

Puis, je reviens au rapport financier pour l'année 1905 (le premier rapport où la Canadian Northern Railway Company fasse mention des valeurs négociables acquises), afin de m'assurer sur quelles bases ces valeurs négociables ont été réellement acquises. A la page 8 du rapport de cette année-là, je constate que la compagnie possédait les valeurs de la compagnie du pont, de la compagnie du chemin de fer, de la compagnie des termini, de la compagnie des terres, formant en tout un capital de $3,630,000, valeur au pair, pour lequel elle n'avait déboursé que $1,946,666.66. Je constate de plus, en consultant l'acte de fidéicommis relatif aux obligations consolidées à 4 p. 100 émises par la compagnie, en 1903, que cette émission d'obligations consolidées n'avait qu'un objectif, à savoir: prélever une somme de £400,000 pour acheter ces actions. Permettez-moi de vous citer cet extrait du rapport, afin qu'il n'y ait pas de malentendu sur ce point-là. Vous voudrez bien remarquer que dès la première ligne cette convention stipule que l'on prélève cet argent dans le seul but d'acquérir ces actions. L'article 4 de l'acte de fidéicommis est ainsi conçu:

Le total des actions et des obligations est limité dans le premier cas à £400,000, et la compagnie pourra, de temps à autre et en aucun temps, émettre d'autres actions ou d'autres obligations, prenant rang avec lesdits £400,000 d'actions et d'obligations.

Et l'article 9 déclare:

Par les présentes, il est accordé et transféré aux fidéicommissaires une première charge fixe et spécifique sur la totalité desdites obligations et actions, énumérées ci-dessous dans la 5ème annexe.

La cinquième annexe, page 51, stipule:

Lake Superior Terminals Company, Limited, la Winnipeg Land Company, Limited, la Minnesota and Manitoba Railroad Company, la Minnesota and Ontario Bridge Company, la Canadian Northern Telegraph Company.

Cette somme de $2,000,000 fut prélevée à même les obligations consolidées de cette compagnie, afin d'acheter les valeurs négociables en question. Voilà ce que dit cet article en toutes lettres.

M. MEIGHEN: L'avez-vous lu d'un bout à l'autre?

M. BENNETT: Attendez un instant. J'ai ici le prospectus dont on s'est servi pour prélever les premières sommes, et je désire le citer, afin qu'il ne puisse subsister de malentendu à ce sujet. En réalité, cette

entreprise est tellement complexe, que l'on ne peut s'empêcher de se mêler quelque peu, si l'on tente de faire une narration exacte des faits qui s'y rapportent. Je tiens dans ma main en ce moment le prospectus qui a servi à prélever les premiers fonds afin d'acheter ces valeurs. Voici ce que j'y trouve:

L'argent prélevé par la présente émission....

Il s'agit de l'émission effectuée par Sperling et Cie, et c'est la première émission d'obligations consolidées qu'ait faite cette compagnie.

....£400,000 de débentures-actions consolidées, portant 4 p. 100 d'intérêt. Ces actions porteront 4 p. 100 d'intérêt annuel.

Voici maintenant le point intéressant:

Ces obligations seront garanties par une première hypothèque spécifique sur les valeurs ci-dessous énumérées et d'autres valeurs qui seront déposées de temps à autre entre les mains des fidéicommissaires pour d'autres émissions. Les deniers prélevés par la présente émission seront appliqués en premier lieu à l'acquisition des obligations et des actions ci-dessous spécifiées, et en vue de laquelle des arrangements ont déjà été conclus. Les actions seront inscrites sur un registre qui sera conservé en Angleterre.

On détermine ensuite la manière dont seront faits les paiements et ainsi de suite.

Maintenant, la première question qui vient à l'esprit est celle-ci: A-t-on touché cet argent? Et l'on doit répondre dans l'affirmative. Puis une autre question surgit: A qui ces sommes ont-elles été payées? Et je demande à mon honorable ami de répondre à cette question.

M. MEIGHEN: En citant ses chiffres, mon honorable ami doit avoir remarqué l'énorme différence qui existe entre les sommes qui ont été payées et la valeur des obligations. En réalité, ces obligations furent transférées à la Canadian Northern Railway Company. Il est facile de se rendre compte du procédé que l'on a suivi, par les deux exemples suivants: La Winnipeg Land Company, qui possédait des propriétés à Winnipeg, devait encore une certaine somme sur le prix d'achat de propriétés qu'elle avait acquises dans les anciens jours. Ces terrains valent aujourd'hui quelques millions de plus que la dette qui les grève. Ces obligations furent transférées au Canadian-Northern. Grâce à ces obligations et à d'autres valeurs qu'il possédait à son actif, le Canadian-Northern a fait son émission d'obligations perpétuelles consolidées, portant intérêt à 4 p. 100, et à même les sommes ainsi prélevées, il a payé tout d'abord la dette qui grevait les terrains de la Winnipeg Land Company, et rien de plus; pas un seul dollars de cette somme n'est allé dans les goussets de Mackenzie et Mann. C'est encore la même chose relativement à la Express Company, où ils n'ont placé que quelques milliers de dollars.

Cette compagnie avait émis des obligations pour quelque $3,000,000. Ces obligations furent cédées au Canadian-Northern, et à la suite d'une autre émission d'obligations perpétuelles effectuées à la faveur de cete transaction, on a réussi à rembourser les $5,000. Ou plutôt, je ne suis pas sûr si l'on a payé $5,000, mais je suis certain que pas un seul dollar n'a été payé en sus de cette somme. Les seuls fonds provenant des obligations perpétuelles 4 p. 100 données à ces compagnies ont servi à acquitter les dettes qu'elles devaient, afin d'obtenir un titre, mais pas un sou de ces sommes n'a été payé à Mackenzie et Mann.

M. BENNETT: Mon honorable ami prétend que Mackenzie et Mann n'ont pas retiré un seul sou de ces deux entreprises particulières. Tout ce que je puis lui répondre, c'est que je prends pour acquises les affirmations que contient ce prospectus, elles sont à l'effet que cet argent a été prélevé à Londres pour acheter ces valeurs-là. S'ils ont remboursé, ils n'ont pu le faire qu'en faveur des personnes qui détenaient ces valeurs, et si l'honorable député veut bien me nommer ceux qui possédaient ces valeurs, je saurai qui a reçu l'argent. Tout ce que je puis dire, c'est que dans l'affaire de la Express Company, le dossier établit que les actions étaient détenues par Mackenzie, Mann, Lash, R. J. Mackenzie et Mackenzie et Mann et compagnie limitée. Il s'ensuit donc que les gens qui avaient vendu ces propriétés ont reçu le prix d'achat. Mais si ces personnes n'étaient autres que Mackenzie et Mann, ainsi que leurs associés, alors ce sont eux qui ont reçu les sommes en question.

M. MEIGHEN: Ces sommes suffisaient à peine à acquitter les dettes, et rien de plus.

M. BENNETT: Tout ce que j'affirme, c'est que voici l'état que ces hommes ont fait publier par tout le pays. Il se peut que l'honorable député soit mieux renseigné que moi sur l'état de leurs affaires, et de fait, je crois qu'il l'est. Pour me guider dans ce dédale, je ne possède que les documents que l'on a mis à notre disposition. Et ces documents établissent que la Canadian Northern Railway Company a payé $5,000,000 en argent sonnant, afin de faire l'acquisition de valeurs sur lesquelles le peu-

ple de ce pays paie un intérêt annuel de 4 p. 100. On doit les avoir acquises de ceux qui les possédaient, et les documents établissent que les propriétaires étaient MM. Mackenzie et Mann ainsi que leurs associés.

M. MEIGHEN: Ces propriétés valaient bien plus que $5,000,000, mais on n'a eu qu'à payer les dettes qui les grevaient, et les documents établissent que Mackenzie et Mann n'ont jamais touché un sou de ces argents.

M. BENNETT: Lorsqu'ils ont réuni ces compagnies afin de les faire constituer en corporations, pourquoi ont-ils arrosé aussi copieusement les actions et les obligations si c'était le Canadian-Northern qui devait en recevoir tous les bénéfices en fin de compte?

M. MEIGHEN: L'honorable député désire-t-il une explication?

M. BENNETT: Je sais d'avance ce qu'elle est l'explication qu'il va nous fournir, mais l'honorable député fait aussi bien de la donner.

M. MEIGHEN: La Canadian Northern Express Company avait de forts revenus. Afin de pouvoir prélever plus d'argent, ils capitalisèrent cette compagnie à $3,000,000, car ses revenus justifiaient une émission considérable. Ils transférèrent cette émission de valeurs à la compagnie du Canadian-Northern, et par ce moyen, ils furent en état de prélever plus d'argent.

M. BENNETT: Mais pourquoi émettre tant d'obligations et d'actions, si tout le bénéfice devait en revenir au chemin de fer Canadian-Northern?

M. MEIGHEN: Parce qu'ils jugèrent que cela valait mieux, afin de prélever des fonds sur ces valeurs.

M. BENNETT: Et l'argent est passé par cette conduite . . . .

M. MEIGHEN: C'est là le point; cet argent n'a fait que passer par leurs mains.

M. BENNETT: Il n'en est pas sorti, c'est exectement là le point, et les documents l'établissent.

M. MEIGHEN: L'honorable député n'est certainement pas en état de prouver ce qu'il avance là.

M. BENNETT: Citez-moi donc un réseau, comme exemple, à part l'affaire du Frisco, où l'on ait pu établir des choses de cette nature, sans tenir une enquête publique. Et cela m'amène à parler de la seconde objection que j'ai soulevée contre l'adoption de cette mesure, dès le début de mes remarques. Je demande l'institution d'une enquête publique, où les témoins cités, afin que les témoins cités à comparaître soient assermentés, afin que je puisse savoir d'une façon sûre et certaine, si les faits allégués sont exacts ou non. Au nom du peuple canadien, je demande que l'on prenne les moyens de s'assurer si les états que l'on nous a soumis, sont vrais ou faux. Le solliciteur général n'est pas plus renseigné que le premier d'entre nous à ce sujet. Il a reçu des instructions, et il ajoute foi à ces instructions, bien qu'un avocat ne soit nullement obligé d'ajouter foi aux renseignements que contient le dossier qu'on lui a confié. Je ne dis pas ces choses pour être désagréable au solliciteur général, car il a plaidé sa cause du mieux qu'il a pu, comme il est obligé de le faire au nom du Gouvernement, et il est probable que le Gouvernement croit à l'exactitude des documents qui lui ont été soumis.

Mais je ne sais si la chose est vraie ou non. Dans l'affaire des emplacements de ville dont il a été question ce matin, vous avez $20,000,000 d'actions et d'obligations, comme la valeur de ces emplacements, et ce calcul date de la fin de 1913. Où est allé l'argent durant les années précédentes, années d'abondance, alors qu'on trafiquait des emplacements de ville? Mackenzie et Mann étaient les propriétaires d'emplacements qui ont dû leur rapporter des millions, le pays n'ayant reçu que $3 l'acre pour le terrain. Et les municipalités ont été oppressées, parce que les terrains étaient exempts de taxes en quelques provinces. Je défie tout ministre, tout député d'exposer exactement les faits relatifs à cette entreprise; et je demande une enquête approfondie afin que la lumière se fasse. J'ai ici un livre qui traite des grandes entreprises de chemins de fer, et qui raconte l'histoire du contrat Huntington-Hopkins. Si vous voulez savoir sur quoi M. Lash a calqué toute son entreprise, sachez que c'est sur le Southern et le Central-Pacifique dont Huntington et Hopkins étaient les entrepreneurs. Ces chemins de fer ont été subséquemment constitués en corporation. Leurs relations avec la compagnie paraissaient parfaitement légitimes. Les vérificateurs examinèrent les chiffres d'année en année, l'addition de deux fois deux donnant toujours quatre comme résultat; ils prouvèrent que la compagnie bénéficiait de tout. Mais dix-sept ans plus tard, une enquête eut lieu. Le président des Etats-Unis chargea une com-

mission de faire enquête sur les affaires du Southern et du Central-Pacific, et il en résulta un tel scandale qu'il ruina la réputation de ceux qui s'y trouvaient mêlés, et rendit impossible à l'avenir toute pareille exploitation du pays. Dans l'entreprise en discussion en ce moment, l'histoire se répète. Qu'est-il arrivé l'an dernier? Nous avons adopté une loi tendant à nous donner $7,000,000 d'actions. Et qu'avons-nous obtenu? On a mis les presses en marche et imprimé $7,000,000 sur papier. Le ministre des Finances a parlé "du dixième du capital" que nous possédions; l'ex-ministre des Chemins de fer a répété la même chose. Qu'avons-nous reçu? Nous avons eu $7,000,000 de majoration de capital. Voici ce que dit le livre que je viens de mentoinner:

Posséder une compagnie de construction, une compagnie de chemin de fer et une bonne presse à imprimer sur laquelle on peut compter vaut beaucoup mieux que de posséder un hôtel des monnaies. Rien ne peut limiter l'étendue de votre fortune si ce n'est l'étendue de votre cupidité.

Voilà l'histoire du Southern-Central-Pacific, et la même chose a eu lieu dans le cas qui nous occupe. Voici ce qu'il y est dit au sujet de la manière dont le Central-Southern-Pacific a traité la politique et les partis :

Cette grande machine politique était beaucoup plus efficace que celle de Tammany, ou toute autre machine politique qui ait jamais existé, parce qu'elle a été non-partisanne; elle dominait tout aussi facilement l'organisation démocratique que l'organisation républicaine. La manipulation politique est froidement réduite aux principes exacts de la science et des affaires. Elle a fait de la politique une question de corruption scientifique et de parfaite organisation, et par ce moyen elle a obtenu des résultats étonnants.

Ici l'histoire se répète. Et c'est parce que le peuple devrait connaître les faits que j'ai amené mon honorable ami le solliciteur général à discuter ce qui se passe aujourd'hui. Je suis enchanté de cette discussion, parce qu'elle accentue mon argumentation. L'honorable député affirme tel et tel fait ; je dis que les documents démontrent tel et tel fait. Il dit qu'il faut lire les documents à la lumière des renseignements qu'il possède; je dis qu'il faut les lire tels qu'ils sont. Il a des renseignements que je n'ai pas; il connaît la pensée intime de ces hommes et ce qui a eu lieu; je ne le sais pas. Je lis dans les documents en question que pas un dollar n'est encore rentré dans la caisse de la compagnie. Au contraire, les documents démontrent que chaque dollar reçu de la vente des têtes de lignes, des télégraphes et des messageries est allé dans la caisse de leurs propriétaires, et d'après les documents qui sont devant le Parlement, les propriétaires sont MM. Mackenzie et Mann.

Donc, je demande qu'avant de nous lancer dans une politique aussi hazardeuse, avant d'entreprendre une aussi vaste entreprise, avant de nous rendre responsables d'engagements aussi énormes, ce pays institue un comité parlementaire ou une commission royale pour faire enquête sur cette entreprise, depuis son début, afin que le solliciteur général sache, afin que je sache, afin que tout le monde au Canada sache, que les contribuables qui supporteront le fardeau de ces taxes puissent savoir exactement tous les faits qui se rattachent à cette néfaste entreprise. Voilà ce que je demande et que j'exige.

Quelqu'un pourrait-il demander davantage? Pourrait-on demander moins? Ce serait manquer à son devoir de député de demander moins, et je ne demande rien moins que cela. Que signifient tous ces chiffres qui s'élèvent à des centaines de millions, objet de chicane et mis au rancart, comme quantité négligeable, mais qui représentent réellement de l'argent qui doit être un de ces jours payé par le peuple de ce pays ?

Je veux que vous et moi, que le public que les hommes d'affaires et que tous les citoyens du Canada sachent à quoi s'en tenir au sujet de cette entreprise. Si ces honorables messieurs peuvent venir nous montrer au grand jour que ces hommes sont les modèles de vertu et de perfection angélique qu'ils prétendent être, j'en serai heureux et le public de ce pays en sera heureux, mais tout ce que je puis dire, c'est que vous ferez difficilement croire cela au public. Je suis heureux que la discussion de cette affaire ait rendu possible, au fur et à mesure qu'elle se présentait, le développement du point même sur lequel je désirais le plus insister, c'est-à-dire qu'avant que ce Parlement en vienne à une décision à ce sujet, il est nécessaire que la Chambre sache exactement à quoi s'en tenir. C'est tout ce que je demande. Par le fait que le solliciteur général, qui a oublié l'indépendance qui le caractérisait autrefois, et qui devrait être le premier à exiger que nous ayons ces renseignements; par le fait, dis-je, que le solliciteur général possède des renseignements non obtenus sous serment, et qui lui sont venus de particuliers non seulement intéressés et prévenus, mais intéressés à un tel point qu'on ne saurait l'être plus; par le fait qu'il croit que ces renseignements sont

exacts, cela peut faire honneur à son imagination, mais certainement pas à sa raison et à son intelligence; par le fait qu'il croit que ces choses sont vraies, cela n'enlève rien à sa position non plus qu'à celle du Gouvernement. Mon honorable ami nous a demandé de le conseiller. Puis-je émettre l'avis que tout d'abord, avant que nous décidions quoi que ce soit qui nous engage, nous fassions enquête sur tout ce qui concerne ce projet, tout, absolument tout, à partir de la date où les deux entrepreneurs étaient sur les bords de la rivière Rouge jusqu'au jour où ils purent arriver à leurs termini à Vancouver et où ils purent contempler les eaux bleues du Pacifique. Dix-sept années s'étaient déjà écoulées aux Etats-Unis après l'achèvement des lignes du Southern & Central Pacific, quand précisément la même discussion que celle-ci surgit au sein des législatures et des parlements. Durant ces dix-sept années le public fut déçu dans les efforts tentés pour obtenir des renseignements et aucune enquête n'eut lieu.

A la fin, et cédant à la clameur de l'opinion publique, un président institua une commission, et cette commission, siégeant pour ainsi dire jusqu'à la mort de Huntington, déposa devant le public une masse énorme de renseignements, volume sur volume —vous les trouverez à la bibliothèque du congrès—exposant la corruption et la dégradation de la vie publique et la destruction des mœurs du congrès et des législatures.

On a révélé une série de corruptions commençant au golfe du Mexique, s'attardant à San Francisco et à Sacramento et finissant par le congrès de Washington. Nous avons maintenant ici le même état de choses. Je ne suis pas un prophète, mais il surgira en ce pays une race d'hommes qui exigeront que ce Parlement cherche à s'enquérir sous serment de tout ce qui concerne cette entreprise. Pourquoi ces faits ne nous ont-ils pas été communiqués l'année dernière? Pourquoi les avoir laissés dans l'ombre, s'ils étaient vrais? Pourquoi ne pas nous les avoir communiqués l'année d'avant, s'ils étaient vrais? Pourquoi ne pas nous les avoir communiqués les années précédentes, s'ils étaient vrais? Oui, pourquoi? Parce que ces prétendues faits n'auraient pas pu tenir devant l'opinion publique. Dans les temps si durs que nous traversons, alors que l'argent est si rare, et que le crédit en est rendu à ses dernières limites; quand nous pouvons même dire que nous en sommes réduits à nos dernières ressources; quand les emplacements de villes ne se vendent plus; quand on ne peut plus tirer parti ni des baleines du Pacifique ni des pêcheries de l'Atlantique; quand le gaz naturel des prairies ne peut plus être arrosé, ces deux hommes qui ont développé et exploité les ressources naturelles du Canada en tirant parti de tout, depuis les baleines du Pacifique jusqu'à la dernière chose sur laquelle ils ont pu mettre la main dans la Nouvelle-Ecosse, se présentent devant nous en nous faisant un exposé que je mets en doute; un exposé qui n'est pas démontré par les faits, si les faits sont vrais, et qui n'est pas démontré par leurs rapports annuels, si ces rapports annuels sont vrais.

Que s'est-il passé pour le réseau Frisco? Chaque année les livres furent vérifiés, et chaque année ces livres ont démontré que deux et deux faisaient quatre et que trois et deux faisaient cinq. Mais quand ce chemin de fer tomba aux mains des séquestres, quand la grande maison d'experts-comptables Price, Waterhouse and Company, composée d'hommes habiles et renseignés, allèrent jusqu'au fond de cette entreprise inique, ils purent exposer aux actionnaires du réseau Frisco des conditions qui jetèrent la stupéfaction parmi le public. Des hommes que l'on avait tout lieu de croire jusqu'alors éminemment respectables avaient déshonoré les hautes positions qu'ils occupaient pour leur propre enrichissement et leur propre intérêt, et le public en avait subi le contre-coup. Il peut en être différemment ici; je n'en sais rien, mais je mets qui que ce soit en cette Chambre au défi d'expliquer sans détours et de façon complète la condition des affaires de cette compagnie. Cela est impossible. Vous pourrez me faire part de ce que sir William Mackenzie vous a dit, ou de ce que sir Donald Mann vous a dit; mais ce n'est pas cela que je veux. Je veux la vérité, sous serment, donnée par des hommes qui sont à même de pouvoir s'assurer des faits; par des hommes qui peuvent lever le voile du mystère et nous dire ce qu'il y a dessous.

Je veux que les faits soient expliqués au public avant que son crédit ne soit exposé dans cette entreprise.

Suis-je intéressé? Savez-vous, monsieur l'Orateur, plus de $500,000,000 du crédit perçu sur le peuple a été employé dans des entreprises de transports au Canada durant les cinq années dernières? Je ne suis pas d'avis, comme quelques-uns de mes amis, que cette dépense a été faite en grande partie par suite de l'accroissement et du développement de l'Est. Nous devons avoir un débouché pour nos grains et nos autres

produits. Les grands ports de mer d'Halifax, de Saint-Jean et de Vancouver et les grands ports intérieurs de Toronto et de Montréal doivent être développés, mais doivent-ils l'être par le crédit collectif du peuple pour satisfaire l'ambition sans bornes de deux promoteurs de chemin de fer et leur avidité de richesses? Ce n'est pas encore trop tard. Je serais satisfait d'une enquête que le solliciteur général instituerait au nom du peuple, au moyen d'une commission royale dont le devoir serait d'arriver à connaître tout ce qui s'est fait, de contre-interroger et de mettre au jour tous les mensonges et les subterfuges. La British Empire Trust Company qui est syndic pour toutes ces valeurs à sir William Mackenzie comme un de ses directeurs. Qui touche les profits de l'émission? Tous ces détails seront-ils connus? Irons-nous jusqu'au fond pour tout savoir? Ce n'est pas encore trop tard. Les honorables députés qui siègent de ce côté ont critiqué quand ils étaient dans l'opposition le gouvernement de mon très honorable ami le chef actuel de l'opposition parce qu'il était trop pressé au sujet du Grand-Tronc-Pacifique. Son ministre des Chemins de fer s'est élevé contre le projet en disant que le gouvernement allait trop vite. Le temps a justifié la prophétie d'Andrew George Blair. Je ne suis pas digne de délier les cordons de souliers d'un homme comme Blair, mais je dis sérieusement et solennellement qu'il n'est pas encore trop tard.

Je demande avec instance à la Chambre que le Gouvernement réfléchisse avant de s'engager dans un projet qui comporte $300,000,000; avant que nous devenions les créanciers en quatrième hypothèque; avant que nous ne devenions les associés d'hommes dont les fausses déclarations nous ont accablés de cette iniquité.

Monsieur l'Orateur, nous pouvons faire une enquête; nous pouvons encore sauver le crédit du Canada. Tout ce que nous avons à faire, c'est d'adopter une loi brève autorisant le Gouverneur en conseil à affecter une somme d'argent ne dépassant pas une certain montant pour continuer les travaux de construction sur les lignes qui nous intéressent, le Canadian Northern Atlantic et le Canadian Northern Ontario; pour payer les entrepreneurs et les fabricants de l'outillage et de subroger le pays, au nom de la couronne, à la position qu'il devrait occuper dans cette entreprise. Si la ligne passait aux mains du liquidateur, la première question posée serait celle-ci: où est le rapport de la condition matérielle de la propriété?

[M. R. B. Bennett.]

Quelle est la condition matérielle de cette propriété? Je suppose que l'on a dit au solliciteur général que la condition matérielle de cette propriété était si superbe qu'elle suscitait l'admiration de tous les voyageurs. Tout ce que je sais, c'est qu'au printemps dernier une commission a siégé à Winnipeg pour fixer les prix à payer aux ouvriers qui avaient travaillé sur la voie et qu'ils ont dû être payés davantage parce que la voie était si mauvaise qu'il fallait plus de temps pour aller entre les places que sur les autres lignes. J'ai parcouru un rapport complet sur chaque mille de réseau, non pas préparé par un ingénieur du chemin de fer Pacifique-Canadien ou par aucune autre personne appartenant à cette compagnie, et ce rapport montre que la voie, de Port-Arthur à Yellow-Head-Pass, ne mérite pas, à certains égards, d'être appelée un chemin de fer— **mauvais ballast, mauvaise** voie, traverses inférieures, des rails de cinquante-six et soixante livres en grande partie, des courbes trop fermées, des rampes trop fortes, tout ce qui peut constituer ce que l'on appelle une ligne construite au plus bas prix. Qu'arriverait-il si vous alliez trouver un liquidateur et si vous lui demandiez un certificat de $45,000,000? Il vous dirait: Montrez-moi votre rapport au point de vue matériel et votre position financière et je vous donnerai le certificat. Mais rien de pareil ne se fait ici; on se lance aveuglement. . .

M. MEIGHEN: Si l'honorable député veut examiner les dossiers du département des Chemins de fer à Ottawa, il y verra des rapports officiels prouvant que son rapport est absolument faux.

M. BENNETT: En réponse, je demanderai à mon honorable ami si le train connu sous le nom de Saskatchewan Express n'a pas été décrit par un éminent ingénieur comme dangereux pour le trafic des voyageurs.

M. MEIGHEN: Je ne peux pas vous dire ce que les ingénieurs ont déclaré.

M. BENNETT: Mon honorable ami ne sait pas ce que les ingénieurs ont dit, mais moi je le sais. Je ne suis pas ingénieur, mais je dis que la voie du Canadian-Northern—et j'ai parcouru des milles de cette voie pour me rendre compte par moi-même et je sais de quoi je parle—peut être décrite comme impropre à transporter des humains. Elle est bonne pour le trafic des marchandises. C'est une chose bien connue que la voie était en si mauvais état qu'on dut payer des salaires plus élevés aux employés.

M. MEIGHEN: La ligne a transporté l'an dernier trois millions de voyageurs, sans qu'un seul fût blessé.

M. BENNETT: D'abord, j'admets qu'elle a transporté trois millions de voyageurs qui n'avaient pas d'autres moyens de locomotion. Mon savant ami dit qu'aucun n'a été blessé; mais je sais qu'au moins un homme est venu me consulter après avoir été blessé l'an dernier. Peut-être n'y a-t-on pas fait attention, comme à beaucoup d'autres choses, en préparant le rapport. La ligne transporte beaucoup de marchandises, parce que c'est le seule avenue que l'on puisse utiliser pour la petite vitesse. Je puis me tromper sur ce point; je ne le crois pas, mais je dis que le pays a le droit d'être informé. C'est tout ce que je demande et j'insiste pour que la Chambre nomme une commission ou un comité qui nous fera connaître, premièrement la condition matérielle de la propriété et secondement la situation financière de la compagnie, pour que nous pussions nous rendre compte complètement de l'entreprise que nous appuyons et dans laquelle nous plaçons de l'argent. Je fais une nouvelle proposition avant d'examiner rapidement la convention. Si nous ne pouvons pas nommer une commission, ne permettons pas que cet argent soit en aucune façon monopolisé ou dépensé par les hommes responsables de ce chaos, les hommes qui ont créé cet état de choses, Mackenzie, Mann et compagnie, soit comme entrepreneurs, soit comme constructeurs de chemin de fer, car ce sont ces hommes qui ont été la cause de cette situation.

Si nous consentions à leur prêter de l'argent, soyons les receveurs dans le sens absolu du mot. Mon honorable ami a dit que nous allons placer cet argent à la banque, pour le mettre au crédit du receveur général et que nous aurons des certificats donnant les progrès des travaux. Il a expliqué comment cela se règlerait. Je viens de la province d'Alberta. Cette province a garanti des obligations pour une des lignes de la compagnie d'Edmonton à Calgary. L'argent a été placé au crédit du trésorier provincial? Il devait être payé sur certificats indiquant les progrès des travaux. Mais ce que je sais, c'est que les états démontrent qu'en juillet 1912 tous les dollars moins un avaient été payés, et le premier train est arrivé à Calgary en février 1914. C'est votre garantie. Que ferez-vous dans ce cas si ces hommes reçoivent plus d'argent qu'ils n'y ont droit? Si la ligne devait être finie avant que le dernier dollar du produit des obligations ne soit versé, comment se fait-il qu'il reste encore tant de voie inachevée et que l'argent ait tout disparu, car c'est ce qui est arrivé pour les provinces. En ce qui concerne le Dominion, ces évaluations des travaux indiquent que la ligne est aux trois quarts achevée, quelques-uns disent les deux tiers seulement. Je pose comme un principe de droit qu'aucun liquidateur ou tribunal n'aurait permis cette organisation qui a créé ce chaos pour avoir l'argent et obtenir un certificat de liquidateur. Qu'allez-vous faire de cet argent? Paierez-vous les entrepreneurs? Paierez-vous les billets en circulation?

Les billets de Mackenzie et Mann ont été donnés pour l'équipement et les wagons. Seront-ils payés? J'aimerais à le savoir et il y a beaucoup de gens au Canada qui voudraient savoir cela. Quelques-uns disent que cette convention signifie qu'il y a une dette flottante qui ne sera jamais payée. Est-ce vrai? L'Imperial Rolling Stock Company a fourni le matériel roulant, elle y a posé son étiquette en cuivre. Les obligations ont été vendues, l'argent est allé au Canadian-Northern. Nous et les gens qui ont construit le matériel attendent après Bill et Dan pour recevoir l'argent. C'est s'exprimer un peu rudement, mais c'est la vérité. Cet argent servira-t-il à cela? Servira-t-il à payer les entrepreneurs et les sous-entrepreneurs? J'ai entendu dire à mon honorable ami que les sous-entrepreneurs seraient payés, que les hommes qui ont construit le Canadian Northern Railway Ontario et le Canadian Northern Railway Quebec seraient payés pour leurs travaux. Les paiera-t-on à même les $45,000,000? Je trouve aussi qu'il y a de fortes sommes pour l'équipement. Cet équipement sera-t-il acheté par ces hommes comme ils le voudraient, et pourraient-ils payer ou non cet équipement avec des obligations à longs termes. Leur permettra-t-on d'acheter de la même manière à l'Imperial Rolling Stock Company? Empileront-ils des obligations qu'il faudra payer un jour? Je voudrais savoir, vous voudriez savoir, monsieur l'Orateur, la Chambre voudrait savoir quelles sont les garanties pour ce que feront ces hommes et ce que nous allons faire. C'est très bien de dire que vous placerez l'argent au crédit du receveur général. Nous savons tous que dès que l'argent sera là, ceux qui dirigent la ligne sont ceux qui créeront les obligations que vous aurez la mission de payer. Nous connaissons l'histoire sur ce point.

Ma troisième proposition est celle-ci: faites disparaître Mackenzie et Mann. On me dira que c'est un moyen plutôt violent.

Si un entrepreneur auquel on aurait confié une entreprise la mettait dans l'embarras et la conduisait aux portes de la banqueroute, on ne lui continuerait pas son emploi et on ne lui confierait pas de nouveaux fonds. Je demande que ces deux hommes soient mis de côté. Je voudrais que cette somme de $100,000,000—si c'est à ce chiffre qu'on s'est arrêté—soit versée entre les mains d'une compagnie de trust et qu'un homme de grande expérience, ayant déjà administré des chemins de fer de l'Etat, en Australie ou ailleurs, un homme comme sir Thomas Tait, soit chargé d'administrer et d'exploiter le chemin, car Mackenzie et Mann ne s'y entendent pas plus, dans l'exploitation d'un chemin de fer, qu'un enfant pris dans la rue. Ils sont purement et simplement des entrepreneurs; ils n'ont pas les talents et les connaissances nécessaires pour exploiter une voie ferrée et ils n'ont pas d'hommes capables à leur service. A deux ou trois exceptions près, il n'y a pas, dans tout le personnel du Canadien-Nord, un homme capable d'exploiter un grand réseau. Je demande que Mackenzie et Mann soient éliminés, que l'exploitation de l'entreprise soit confiée à des hommes d'expérience, que les actions et les fonds soient confiés à une compagnie de trust et que nous exploitions le chemin comme un syndic l'exploiterait, jusqu'à ce que nous sachions où nous en sommes et jusqu'à ce que le Gouvernement soit en état de décider s'il serait ou non dans l'intérêt du pays d'acquérir le réseau. Il me semble que c'est une demande bien raisonnable.

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

Reprise de la séance.

M. BENNETT: Monsieur l'Orateur, lorsque la séance a été suspendue à six heures, je faisais remarquer que je m'étais éloigné de la question principale, pour discuter la question de savoir si la compagnie Mackenzie et Mann, limitée, ou les personnes faisant partie de cette compagnie avaient réalisé des profits avec ce chemin de fer. Je demandais aussi ce qu'était devenu l'excédent des recettes constatées par le dernier rapport annuel. Le solliciteur général a avoué qu'on lui avait fait savoir privément que le rapport publié par cette compagnie était faux. Je me contente de cette explication et il me suffit de laisser savoir au pays et aux actionnaires anglais que les rapports publiés de temps à autre, sous la signature du président et du troisième vice-président, sont absolument faux et que les excédents qu'accusent ces rapports n'existent pas. L'argent a été dépensé, mais l'emploi qu'on en a fait n'est pas indiqué. Les états fournis par la compagnie devraient mentionner les sommes dépensées et, si cela n'est pas fait, il est évident que les rapports sont faux et de nature à tromper. Je me contente de cet aveu que les rapports sont faux et mensongers et que les membres du Gouvernement ou le jurisconsulte de la couronne, en ont été avertis privément. Je laisse l'honorable solliciteur général se tirer comme il pourra de ce dilemme.

Il y a un autre point que je tiens à signaler et qui justifie d'une manière concluante les remarques que je viens de faire. Ceux qui ont sous les yeux le rapport de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien, pour l'année 1910, verront qu'il contient un état mentionnant parml les valeurs que la compagnie a acquises une somme de $483,000, représentée par des actions de la Canadian-Northern Prairie Lands Company. Une compagnie qui achète des actions dans une compagnie immobilière ne doit pas être dans un grand besoin d'argent, et il serait intéressant de savoir comment et pourquoi cette compagnie immobilière a été fondée.

Hier soir, on nous a beaucoup parlé des subventions en terres accordées au Nord-Canadien. L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a exposé la question très clairement. Ceux que la chose intéresse peuvent aller au bureau du département à Toronto et ils constateront que le 23 mars 1910, la Canadian Northern Prairie Lands Company a publié un rapport constatant que son capital était de $5,000,000, divisé en un million d'actions, et que 300,000 actions avaient été sousrites et distribuées en paiement de 500,000 acres obtenus des terres données en subvention au Canadian-Northern. Il est fait mention de cette compagnie dans l'annuaire de la bourse de Londres pour l'année 1914, et il est dit qu'un million et demi d'actions a été attribué à cette compagnie et que les cinq cent mille acres de terre ont été achetés à raison de $3 l'acre. Le rapport que l'on trouve à Toronto dit que la Canadian Northern Prairie Lands Company a été organisée par un certain nombre de jeunes gens, dans le bureau de l'avocat de la compagnie, et qu'au nombre des organisateurs se trouvent Gowans, Lovell, Mitchell, Annesley et quelques autres employés.

M. MEIGHEN: L'honorable député aura-t-il l'obligeance de répéter ce qu'il a dit de moi, avant mon arrivée?

M. R. B. BENNETT: J'aimerais beaucoup à être agréable à mon honorable ami, mais ce qu'il demande est tout à fait impossible.

M. MEIGHEN: L'honorable député a-t-il peur de répéter ce qu'il a dit?

M. BENNETT: Si le porte-parole de Mackenzie et Mann croit que je prends cela pour autre chose qu'une remarque insultante, il est dans l'erreur. Je veux qu'il sache que je n'ai aucune objection à ce qu'il entende tout ce que j'ai à dire, mais on ne peut pas raisonnablement exiger que je perde mon temps et celui de la Chambre à répéter des choses qu'il n'a pas entendues. S'il n'était pas présent, la faute n'en est pas à moi; mais s'il croit que j'ai peur de parler en sa présence, il se trompe grandement. Voici ce que j'ai dit: on peut voir à l'actif de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien pour $483,000 d'actions de la Canadian Northern Prairie Lands Company.

M. MEIGHEN: Il ne s'agit pas de cela. L'honorable député aurait prétendu que j'ai avoué qu'un certain rapport était faux.

M. BENNETT: Je n'ai rien dit de semblable. Je ne permettrai pas au solliciteur général de me détourner de la question, comme il cherche évidemment à le faire, mais je suis prêt à répondre à toutes les questions raisonnables qui me seront posées. Voici ce que j'ai dit: La compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien, déclare, sous la signature de son président et de son troisième vice-président, qu'elle a fait certaines dépenses, et pas d'autres, durant l'année et qu'à la fin de l'année il y avait un excédent de $6,000,000 et maintenant, le solliciteur général vient nous dire qu'il a appris de source privée que cet excédent a été dépensé, sans qu'il en soit fait mention dans le raport signé par le président et le troisième vice-président. Personne ne voudra croire à l'authenticité de ces renseignements privés, tant qu'ils n'auront pas été vérifiés et constatés, et pour ma part, je préfère m'en tenir au rapport officiel qu'aux renseignements privés, chuchotés à l'oreille du solliciteur général. Je préfère m'en tenir au rapport qui a été fait aux actionnaires anglais dont l'argent est engagé dans cette entreprise, et le conseiller légal de la couronne a mauvaise grâce à vouloir jeter du discrédit sur ce document.

M. MEIGHEN: Je ne cherche pas à jeter du discrédit sur le rapport, car je le crois vrai.

M. BENNETT: Le solliciteur général prétend qu'une certaine dépense a été faite, et si le rapport ne le constate pas, je dis que le rapport est faux. Que penserait l'honorable député de son comptable si, à la fin de l'année, les livres accusaient un excédent de $1,000 et si le comptable auquel on demanderait où est cet excédent, répondait qu'il l'a dépensé et qu'il n'a pas entré cette dépense dans les livres? J'aimerais à savoir combien de temps le solliciteur général garderait ce comptable à son emploi.

Le rapport publié par la compagnie de chemin de fer Canadian-Northern, pour l'année 1910-1911, fait voir que ce chemin de fer détient pour $483,393.55 d'actions de la Canadian-Northern Prairie Lands Company. Il est dit dans le rapport que la compagnie du Nord-Canadien a acheté ces actions. Combien lui ont-elles coûté? Je prends le rapport conservé dans les archives de Toronto et je vois que la valeur, au pair, d'une de ces actions, est de $5. La compagnie foncière a obtenu 500,000 acres des subventions de terres en échange de $1,500,000 de parts acquittées. Mais les parts ne sont pas allées à la compagnie de chemin de fer qui les a eues. Parmi ceux qui sont intéressés dans la Prairie Lands Company, le solliciteur général rencontrera plusieurs de ses nouveaux amis.

Il y a, par exemple, Brouse Mitchell, 1,000 actions; D. B. Hanna, 902 actions; A. J. Mitchell, 540 actions; L. W. Mitchell, 660 actions; W. H. Moore, 600 actions; G. G. Ruel, 500 actions; A. D. McRae, Winnipeg, 700 actions, Noël Marshall, 750 actions; A. J. Hills, 752 actions; Angus Sinclair, Parry-Sound, 730 actions; Hugh Sutherland, Winnipeg, 902 actions; Mackenzie et Mann, 105,77 actions; Canadian Northern Railway, 38,896 actions. Les archives indiquent que la compagnie foncière a été autorisée le 30 mai 1905. Le rapport du Canadian-Northern pour l'année finissant le 30 juin 1905 montre qu'il ne possédait pas d'actions dans cette compagnie immobilière. Le rapport de l'année finissant le 30 juin 1906, de même que celui de 1907 indiquent la même chose. Le rapport de l'année finissant le 30 juin 1908 montre que la iompagnie avait dans cette compagnie foncière $492,006.61 d'actions. Ce rapport à la page 8 montre que des obligations consolidées perpétuelles au montant de $2,000,000 ont été vendues au cours de l'année et que le produit a été affecté aux fins générales du chemin de fer et "à l'achat de valeurs des compagnies dont les affaires se rattachent au trafic du chemin de fer."

D'après le rapport de l'année finissant le 30 juin 1909, les actions que ce chemin de fer possède dans la compagnie foncière sont de $483,393.55. La même chose pour 1910 et 1911. Dans le rapport déposé à Toronto on voit que le Canadian-Northern possédait à cette époque 38,986 actions. La valeur au pair des actions est de $5.00, ce qui indiquerait qu'elles valaient $194,930. D'après les rapports, il est clair que ces actions ont été acquises au moins trois ans après l'autorisation de la compagnie foncière et leur coût apparent pour le chemin de fer était de plus de $12 chacune. La compagnie de chemin de fer est dans une situation difficile, ce qui ne l'empêche pas d'acheter des actions à $12 dans une compagnie immobilière. Voici une pauvre compagnie insolvable, qui ne compte que sur les secours qu'elle recevra de l'Etat, et cependant, pour enrichir Mackenzie, Mann et compagnie, elle achète ses parts à raison de $12 chacune. J'ai sous la main le rapport de la Canadian Northern Prairie Lands Company, et il fait voir que les actions de cette compagnie sont cotées à $13.70. Ainsi, Company et il fait voir que les actions de $5 avaient une valeur de $13.70 et du moment que cette compagnie éprouve un besoin d'argent, elle vend à la riche compagnie du chemin de fer Nord-Canadien 38,896 actions, au prix de $483,000

Un DEPUTE: A quelle date?

M. BENNETT: Le 23 mars 1910. Qu'est-ce que ces actions ont coûté à Mackenzie et Mann? A quel prix leur ont-elles été cédées? Mackenzie et Mann ont disposé de 500,000 acres de terres à raison de $3 l'acre. Les rapports qu'ils ont publiés font voir que les terres qu'ils ont achetées pour eux-mêmes ont coûté $3 l'acre, en plus des 100,000 acres qu'ils s'étaient d'abord appropriés pour rien.

Puis, lorsque l'argent leur manque et qu'ils se trouvent embarrassés, ils disent: Nous irons à la vache à lait, la compagnie du Nord-Canadien, et nous lui vendrons des actions à $12.50 chacune, et la compagnie leur a payé, d'après ce rapport, $483,000. A la lumière de cette transaction, qui est prouvée surabondamment, un homme quelconque peut-il croire, un seul instant, que ces sorciers de la finance ont avancé tout cet argent, au cours des années en question, sans considération aucune, et que l'Imperial Rolling Stock Company a déposé $32,000,000 uniquement pour le plaisir de signer un chèque? Qu'on s'adresse aux habitants de ce pays et qu'on leur dise que ces nobles patriotes, ces philanthropes magnanimes ont déposé $200,000,000, pour le simple plaisir d'écrire leurs noms au bas d'un chèque, et qu'on leur demande d'ajouter foi à une pareille histoire. On peut compter jusqu'à un certain point sur la naïveté du peuple, mais s'il se trouve quelqu'un d'assez crédule pour croire une assertion semblable, cet homme n'est pas digne de diriger les procédures légales de la couronne. Je laisserai cette transaction à ce point.

Je tiens à ajouter un mot au sujet de la Canadian-Northern Express Company. Le commissaire en chef de ce chemin de fer a abaissé le tarif de la compagnie de façon à montrer un excédent, quant à l'exploitation, de $152,000. On a manipulé les chiffres de façon à établir cette donnée et en prévision d'une émission d'obligations et à ce que, l'année suivante, lorsque cet excédent aurait été réduit à $48,000, M. Hanna pût dire: Cela est parfait. Certes, si l'on porte, par ce moyen, les recettes à $152,000 et si l'on consent à une réduction qui s'étend jusqu'à $48,000, on se contente à bon marché. On nous dit que ces gens ne retirent aucun bénéfice de leurs lignes télégraphiques, et on nous demande d'ajouter foi à cela. Ces opérations suivent en tout point celles qui se rattachent à certaines terres des prairies—quelque chose pour rien, tel est le mot d'ordre, et la Chambre et le pays doivent, prétend-on, croire que ces hommes ont dépensé ces sommes énormes d'argent, jour par jour, sans rien réclamer en retour. C'est le comble de la folie de supposer que le peuple de ce pays, malgré toute sa naïveté, va ajouter foi, un seul instant, à ces allégués. J'en ai fini avec cet aspect de la question.

Ces hommes, dit-on, sont insuffisamment payés. On prétend qu'ils n'ont rien reçu. Ils furent les entrepreneurs de la ligne qu'ils ont construite. A quel prix ont-ils obtenu cette entreprise? Le solliciteur général dit qu'ils ne furent pas des entrepreneurs dans le sens précis du terme. Ils l'ont été ou ils ne l'ont pas été. A qui furent payés les chèques pour les services rendus? Ils ont touché les subventions et ils les ont reçues, en leur qualité d'entrepreneurs, ou bien ils n'avaient aucun droit à ces subventions. Il suit de là que ces gens ont arrêté les prix qu'ils devaient eux-mêmes retirer pour leur travail. J'ignore ce détail, mais je vais donner au solliciteur général et à la Chambre le bénéfice d'un certain renseignement que je possède et qui démontre que d'éminents ingénieurs qui ont travaillé pour Mackenzie et Mann et qui ne sont

plus à leur emploi, m'affirment que les prix accordés pour le transport du roc et de la terre, sur la ligne qui va de Kamloops à Victoria, ont été de 40 p. 100 plus élevés que ceux qu'auraient demandés d'autres personnes, si on avait invité celles-ci à soumissionner.

M. MEIGHEN : L'honorable député voudra-t-il. . .

M. BENNETT : Je ne me laisserai pas détourner de ma ligne de raisonnement par les interruptions impertinentes de ce jeune homme. J'ai écouté son discours, et cela avec attention.

M. L'ORATEUR : Règlement.

Quelques DEPUTES : Règlement, règlement.

M. l'ORATEUR : L'expression "interruptions impertinentes" est difficilement tolérée dans un débat parlementaire.

M. BENNETT : Si l'emploi du mot "impertinentes" n'a pas sa raison d'être, je retire volontiers cette expression. Mais, ayant suivi attentivement le discours du solliciteur général, sans l'interrompre, je n'entends pas que le fil de mon argumentation soit brisé par le fait de l'honorable ministre se levant de son siège pour répéter la leçon qu'on lui a apprise.

M. MEIGHEN : Cet état est officiel et il vient du ministère des Chemins de fer et Canaux.

M. BENNETT : Je sais qu'il provient officiellement du ministère des Chemins de fer et Canaux, mais l'un des ingénieurs les plus éminents qui ont été chargés de ces travaux, m'a écrit et m'a dit à moi-même qu'ils coûtent 40 pour cent de plus qu'ils n'auraient coûté, si l'on avait invité à la concurrence et arrêté une convention. Qu'on me nomme un seul entrepreneur à qui on a demandé de soumissionner pour l'exécution de ces travaux. Si l'on avait invité la concurrence, ces travaux ne se trouveraient pas dans l'état où ils sont maintenant.

La même question s'élève au sujet de la mise sur le marché et de la vente de ces garanties. Peu m'importent les observations de quelque fonctionnaire du département des Chemins de fer ; celui-ci s'en tient dans la pratique à la théorie que le coût total représentera tel ou tel montant et que telle quantité de travail a été exécuté. Cela peut être vrai, mais lorsque j'en arrive à prendre chaque section séparément, je dis : Mettez sur le bureau de la Chambre un document établissant le prix par verge qu'on a payé pour ce travail ; demandez ensuite les prix des soumissionnaires et laissez la population du Canada dire si ces prix étaient raisonnables ou non. Ces deux hommes, en leur qualité d'entrepreneurs, ont pris d'eux-mêmes, en leur qualité de propriétaires, des sommes d'argent dépassant de 25 à 40 pour 100 le montant pour lequel on aurait pu faire exécuter ces travaux. Nous avons le droit de savoir si cela est vrai ou faux. Je demande une enquête sous serment, ce qui nous permettra de connaître la vérité. On peut parler à l'infini et l'on peut dire que quelqu'un a soufflé mot de ceci, tel autre de cela et que l'état fait voir ceci ou cela, mais il est un état, celui que le peuple aimerait avoir, qui lui permettrait d'interroger ces hommes devant un tribunal canadien compétent et d'apprendre d'eux ce que sont réellement les faits. Depuis quand a-t-on considéré comme un crime le fait de demander des renseignements? Depuis quand doit-on tenir les faits pour des déclarations faites par l'une des parties au litige.

En est-on rendu, en ce pays libre, au point d'ajouter foi à la simple parole d'un homme qu'on n'a pas assermenté et qui est accusé d'une offense ou d'un délit, et cela, sans que personne n'ait l'avantage de dire un mot? Je préfère tenir l'attitude d'un homme qui n'appartient pas à la classe des avocats, d'un homme de haute culture intellectuelle, tel l'honorable représentant de la division Saint-Antoine de Montréal qui a été d'une prudence bien plus grande dans les assertions qu'il a faites, cet après-midi. Il a tenu compte des témoignages et il a trouvé "coupables" les entrepreneurs Mackenzie et Mann.

Je dis à mon honorable ami le solliciteur général : Dans votre empressement de servir le Gouvernement, ne vous laissez pas entraîner à prendre la défense d'hommes dont les transactions néfastes ont fait du Canada la risée de tous les peuples et dont les menées corruptrices se retracent de Victoria à Halifax.

On nous a dit que le capital-actions de cette compagnie avait été réduit de $45,000,000, mais je démontrerai à la Chambre qu'un allégué semblable est tout à fait mensonger, absolument faux, d'après les états qui ont été déposés. Si l'on se rapporte à la page 34 du Livre bleu qu'on a distribué, on constatera que le montant total du capital-actions du Nord-Canadien et de ses auxiliaires était de $145,000,000 et que de ces $145,000,000 il reste encore, dans le trésor de la compagnie du Nord-Canadien, plus de

$45,000,000, ce qui laisse un montant total de $100,000,000 de capital-actions pour le Nord-Canadien et ses lignes filiales et associées. De ces $100,000,000 on observera que $77,000,000 représentent le capital émis par le Canadian-Northern, de sorte que, ainsi que je l'ai déjà dit, $23,000,000 du nouveau capital doivent être émis afin de permettre à la compagnie d'acquérir $23,000,000 de capital fictif des compagnies auxiliaires.

Qui ne ferait pas un tel marché? Voyons la valeur de ces $145,000,000. J'ai parlé, d'abord, du chemin de fer de la baie de Quinté et j'ai fait observer, d'après le manuel des chemins de fer de Poor—et j'ai indiqué la page, cet après-midi, et je répèterai ce renseignement—la page 1657—que ce chemin de fer s'est trouvé en face d'un excédent de dépenses et il n'a pas, depuis 1908, acquitté ses obligations à termes fixes. Cependant, ces hommes ont l'audace et l'effronterie de se présenter devant ce Parlement et de prétendre qu'une partie des dettes flottantes du Nord-Canadien est représentée par cette somme de $173,114.58 de la compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté, qui représente les déficits accumulés par cette compagnie. Ce capital-actions, qui peut être annulé et lavé d'un moment à l'autre, parce que la compagnie ne rencontre pas ses obligations au temps fixé, est échangé contre plus d'un million de dollars d'actions du Nord-Canadien. C'est bien la voix du Gouvernement, mais la main est celle de Zébulon. C'est le moins que je puisse dire. La chose est tellement claire et tellement évidente, qu'elle peut être constatée en un instant. La seule conception de l'idée de prétendre que les actions d'une compagnie, qui ne peut faire face à ses obligations garanties, exposées qu'elles sont à être annulées, demain, et qui peut tomber sous la tutelle d'un liquidateur judiciaire, peuvent être changées contre plus d'un million de dollars d'actions du Nord-Canadien, est tellement absurde, qu'il est étonnant de voir se présenter quelqu'un pour proposer l'affaire.

Pourquoi? Parce que l'on émane par le fait même à l'Est et à l'Ouest, principalement à l'Ouest, de payer des taux de transport pour parfaire les intérêts sur cette somme d'un million. Si le témoignage donné par M. Muller devant la commission des chemins de fer est juste, ces actions doivent gagner $60,000 par année, ce qui revient à dire que cette somme doit être tirée des cultivateurs et des producteurs de blé de l'ouest du Canada, afin de rencontrer les charges des obligations à taux fixe. Est-il raisonnable de demander au peuple du Canada de payer $60,000 par année sur $1,395,000 d'actions fictives du chemin de fer de la baie de Quinté, une compagnie qui devrait être entre les mains d'un liquidateur et dont les déficits accumulés s'élèvent à la somme de $173,114.58?

Arrivons-en au suivant, le Canadian Northern Alberta, à la page 1673 du manuel des chemins de fer de Poor. Vous y lirez que le capital émis est de $3,000,000. A-t-il coûté un dollar?

Non; il n'a coûté que le prix de la gravure et de l'impression. Comme je disais cet après-midi des créanciers du réseau du Nord-Canadien. Il suffit que vous ayez une presse d'imprimerie, une compagnie d'entreprises et de chemin de fer pour que votre richesse ne connaisse d'autres bornes que votre cupidité. Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver), qui a déjà su ce que c'est de se séparer de son parti, sait aussi que, eu égard aux conditions économiques que prévalent à l'heure actuelle, la population va être à jamais tenue de payer l'intérêt de ces $3,000,000 qui, au taux minimum de 6 p. 100, sera de $180,000 par an. Ces valeurs, on les échange au pair contre des actions du Nord-Canadien.

Nous passons ensuite à l'autre ligne, à celle du Canadian-Norther-Western Railway. Mon honorable ami d'Edmonton (M. Oliver) admettra avec moi—le représentant de Lethbridge (M. Buchanan) sait comme moi—que cette compagnie fut constituée en corporation à l'aide d'un capital fictif, d'un capital entièrement composé "d'arrosage." A l'heure qu'il est, elle s'occupe de construire des embranchements dans la province de l'Alberta et a fini d'en construire un qui va aux charbonnages de Brazeau, lesquels appartiennent à un syndicat allemand et à nos bons amis Mackenzie et Mann. Il convient que ces personnages aient des intérêts dans les mines de charbon aussi bien qu'en d'autres choses.

Quand on a dit de ces deux hommes que les actions ordinaires qui leur ont été attribuées les indemnisent suffisamment d'avoir principalement consacré leur temps et leur énergie au chemin de fer Nord-Canadien on oubliait sans doute l'annuaire de la bourse de Londres de 1914. Il n'est pas de champ où ils ne trouvent l'occasion d'expercer leur activité ou de déployer leur génie de l'exploitation. Ainsi que je disais cet après-midi, les poissons qui vivent

dans la mer, les troupeaux qui paissent sur les collines, la forêt de la plaine, la prairie magnifique, tout leur paie tribut; enfin, partout où il y a quelque chose ayant une valeur quelconque, susceptible de faire réaliser quelque bénéfice, on est certain de les trouver qui sont prêts à l'exploiter. Je me reporterai encore à l'histoire des grands chemins de fer pour établir un parallèle:

"D'une année à l'autre ces hommes étendent leurs intérêts en des directions multiples. On les a vus se faire successivement banquiers, hommes politiques, législateurs, propriétaires fonciers, armateurs, journalistes, puis tenter l'exploitation des lignes de tramways, avec Dieu sait quels résultats funestes pour le public. Ils ont augmenté leurs placements et accru leur puissance; les bénéfices qu'ils ont réalisés dans une entreprise ambitieuse, ils les ont fait servir à de nouvelles entreprises qui ont encore grossi leur fortune en même temps que leur puissance devenait de plus en plus grande". Ces paroles ne sont pas de moi, je les emprunte à la description faite par un auteur célèbre de la situation qui, aux Etats-Unis, durant et après la construction du Central and Southern-Pacific. Pourrait-on mieux décrire ce dont nous avons été témoins en notre propre pays?

Non contents d'avoir placé ces $3,000,000 d'actions arrosées dans le Nord-Canadien de l'Alberta, les deux compères ont lancé l'affaire du Nord-Canadien de l'Ouest et des charbonnages de Brazeau. Cette année, grâce à d'insidieuses intrigues de coulisses dont je reparlerai avant de reprendre mon siège, ils ont réussi à déterminer l'assemblée législative de l'Alberta à garantir les obligations à 4½ p. 100 de l'embranchement sur Brazeau de la compagnie du Nord-Canadien de l'Ouest, jusqu'à concurrence de $25,000 par mille, embranchement qui est entièrement terminé, et cela quand les obligations garanties par le Nord-Canadien n'étaient pas encore vendues. Cette entreprise, de caractère provincial, d'intérêt purement régional et n'ayant qu'un seul objet, on me demande d'en rendre le peuple solidaire. Je m'y refuse.

La ligne suivante est celle de la compagnie du Nord-Canadien de l'Ontario, dont il est question à la page 1673 de Poor's Railway Manual. Etant encore en voie de construction, il est assez naturel que cette ligne ne soit pas en mesure de faire face à ses obligations fixes; et durant la période de construction, l'intérêt est porté au débit du produit de la vente des obligations. L'an prochain, ce chemin de fer sera terminé et devra remplir ses engagements. Cette compagnie du Nord-Canadien de l'Ontario a de bien curieux antécédents. Qu'on me permette de dire quel en était le capital.

D'après le Poor's Railway Manual, page 1673, à la clôture de la session de 1912, le capital-actions de cette compagnie était de $250,000 et entièrement composé d'arrosage. La manière dont on s'y prend pour faire ces choses-là est bien simple. Les directeurs de Mackenzie and Mann, Limited se réunissent en qualité de directeurs de chemins de fer et disent: Construisez la voie et nous vous donnerons toutes les actions et obligations. Sir William Mackenzie, sir Donald Mann et M. Zebulon A. Lash disent: Nous allons faire un petit marché entre nous en qualité d'entrepreneurs: nous vous donnerons toutes les actions, toutes les obligations et tout l'argent pourvu que vous construisiez la voie. Quand vous vous adresserez au Parlement, il n'existera pas de contrat, vous serez de simples agents financiers en quête d'argent.

C'est ainsi qu'eut lieu l'émission du capital-actions. A la page 1674 de Poor's Railway Manual, on voit que le capital de la compagnie du Nord-Canadien de l'Ontario était de $250,000 en 1912 et entièrement versé; mais après la clôture de la dernière session, profitant de la façon que le Parlement leur avait faite, ces braves gens se mirent à tirer parti de leur presse à imprimer, et il se trouve aujourd'hui que le capital de la compagnie est maintenant de $10,000,000. S'ils ne l'ont augmenté que de $9,750,000, c'est sans doute parce qu'il était convenu entre la presse à imprimer, la compagnie de constructon et la compagnie de chemin de fer—dont la richesse n'a d'autres bornes que leur propre cupidité—que l'on devait s'arrêter à ce chiffre-là. Rien que $9,750,000 d'arrosage, et dire que la nappe immense des eaux du lac supérieur est encore là et qu'il reste encore toutes les écluses à ouvrir! Que d'eau! que d'eau! Pour $10,000,000 d'eau, mon honorable ami le solliciteur général a réduit le capital du Nord-Canaden en lui payant ces actions $10,000,000. Or, l'intérêt à 6 p. 100 de $10,000,000, c'est $600,000 que la population des Prairies devra payer chaque année sous forme de taux de transport pour avoir le plaisir de démontrer la puissance incomparable que possède la presse d'mprimerie quand elle se

trouve entre les mains de gens qui savent la bien graisser et s'en servir à propos.

Passons maintenant à l'autre compagnie dont le capital doit être réduit, à celle du Canadian-Northern de Québec. Page 1674 de Poor's Railway Manual, édition de cette année, je constate que les affaires de cette institution intéressante accusent un déficit. En 1913, elle avait un capital de $9,550,000. L'an dernier, son déficit était de $189,136; l'année précédente, il se chiffrait à $124,336 et cette année, il s'élève à $268,963. Ainsi, il s'agit aujourd'hui de garantir le remboursement de ce capital de près de $10,000,000 et de solder les découverts que je viens de mentionner; pour notre peine, on va nous donner pour $10,000,000 et de solder les découverts que je viens de mentionner; pour notre peine, on va nous donner pour $10,000,000 d'actions du Nord-Canadien.

Je constate de plus que le Nord-Canadien de Québec a une dette flottante d'un million et quart ou, pour être plus précis, de $1,250,490.67, qui représente les déficits accumulés de la voie, et que la population du Canada devra acquitter pour donner à ces gens-là l'avantage d'accumuler de nouveaux déficits. On propose que le peuple se charge de cette dette dont l'équivalent lui sera donné sous forme d'actions du Nord-Canadien. Et l'on ose venir nous dire que l'on a réduit le capital de cette compagnie !

Nous voici maintenant rendus à la Northern Railway Express Company, Limited. Je ne sais quel fut le chiffre de ses recettes l'an dernier, n'ayant pas eu l'honneur d'être renseigné à ce sujet; mais je sais que celle qui vient immédiatement après, la Canadian Northern Transfer Company, appartient à la Canadian Northern Railway Express Company.

Vient ensuite la compagnie dite The Canadian Northern Railway Steamships, Limited. Les steamers sont grevés de très lourdes hypothèques et sont portés au compte du capital pour de très fortes sommes. Au dire de mon honorable ami, ils appartiennent tous au Nord-Canadien. C'est sans doute ce que l'on voulait au début. Il pourrait tout aussi bien porter le capital de cette compagnie à $100,000,000 que le laisser au chiffre qu'il en a donné, puisqu'il n'a pas coûté un sou. Je ne sais pas ce que valent ces navires, mais je sais bien à quel prix on a offert de les vendre. Ils ont été construits pour le commerce de la Méditerrannée, et je sais qu'on a offert de les céder à deux personnes de ma connaissance à un prix bien inférieur au montant pour lequel ils sont inscrits dans les livres.

Je suppose que le coût des navires s'est augmenté depuis ce temps-là; c'est peut-être en cela que réside l'explication du capital et de la garantie des valeurs. Ces navires qui étaient destinés au commerce de la Méditerrannée et que l'on a dû envoyer dans les eaux de l'Atlantique, doivent avoir été construits d'après les données les plus modernes—je le dis sans plaisanter.

Viennent ensuite la Canadian Northern Railway Telegraph Company, dont j'ai déjà dit un mot, et la compagnie dite The Canadian Northern Railway System Terminals, Limited. De cette dernière, je ne sais rien, si ce n'est que son capital ne représente aucun versement d'argent, mais uniquement les inappréciables services que nos deux personnages ont rendus à l'Etat qui, pour eux, n'est pas autre chose que la raison sociale: Mackenzie et Mann, entrepreneurs. Prière de ne point confondre: ce que le Gouvernement accomplit aujourd'hui n'est pas dans l'intérêt de particuliers, mais bien dans celui de l'Etat; le seul inconvénient qu'il y a, c'est que le sens que nous prêtons au mot "Etat" n'est pas précisément celui qu'y attribuent nos deux bons amis.

On passe ensuite à la Lake Superior Terminals Company, Limited, à la compagnie du chemin de fer d'Irondale à Bancroft et à Ottawa, à la Halifax et South Western Railway Company. Si l'on daignait se reporter à la page 1748 de Poor's Railway Manual, on constaterait que les recettes du chemin de fer Halifax and South Western sont malheureusement fort maigres. L'an dernier, à vrai dire, l'exploitation de cette ligne se soldait par un déficit de $54,000. Mais la population de l'Ouest n'y regarde pas de si près. Mettons cette compagnie avec les autres et disons qu'elle a un capital de $1,000,000, chiffre que j'ai sous les yeux; c'est peu de chose. Prenons des actions du Nord-Canadien; les gens qui paieront les taux de transport et les taxes ne s'en apercevront guère—n'en parlons donc plus. Encore un million de parti—$60,000 de plus à payer chaque année sous forme de taux de transport, mais c'est une bagatelle!

L'année dernière, l'exploitation du chemin de fer d'Ironside à Bancroft et à Ottawa accusait un petit excédent de $3,000. Viennent ensuite la Minnesota and Ontario Bridge Company et la Minesota and Manitoba Railway Company. Je vois, page 1669 du manuel de Poor, que cette dernière compagnie se trouve en présence d'un déficit peu considérable, si l'on veut, mais c'en est un quand même.

Et le capital-actions de ce réseau, qui s'élevait à une somme considérable, comme les honorables députés pourront le constater dans l'état, doit nous être transmis pour être échangé pour des actions du Canadian-Northern. Puis, vous avez la Marmora Royal Tunnel and Terminal Company, la compagnie de Québec au lac Saint-Jean, dont le déficit n'est que de $152,000—nous prenons tout cela au pair. Puis vient la compagnie du chemin de fer et de navigation Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, avec un capital-actions en souffrance de $201,000 seulement, ce qui semble assez raisonnable vu l'importance du réseau—à vrai dire, c'est moins que pour les autres compagnies. Mais en réalité, ils ont quelque peu tardé à s'en emparer; ils l'ont acheté comme voie ferrée établie dont les actions sont émises. Le Québec et Lac Saint-Jean a $4,524,000 de capital en souffrance, et quelques-unes de ses obligations sont garanties par le Canadian-Northern. Son déficit depuis 1911 dépasse $150,000. Le fait qu'il est assujetti à la nomination d'un liquidateur est suprêmement indifférent. Puis il y a la compagnie Saint-Boniface et Western Land, et la Winnipeg Land Company, Limited. Mais il y a aussi la Northern Consolidated Holding Company. Vous lisez les journaux de Montréal, vous vous rappelez un prospectus publié au sujet de cette compagnie l'an dernier. Elle avait l'appui de banquiers entreprenants de Boston et de New-York. Ce prospectus est un document fort intéressant .J'en ai une copie ici même sous la main, mais je n'ai pas du tout le temps de le lire. On parle de cette compagnie comme d'une entreprise de Mackenzie et Mann. Je remarquais hier ou avant-hier dans la presse que cette entreprise est dans une posture plutôt précaire, et, à vrai dire, on se propose de lui nommer un liquidateur. Voici le prospectus de la compagnie qui paraissait dans les journaux de Montréal l'an dernier, et dont une maison de courtage bien connue offrait les valeurs en vente:

> Le chemin de fer Canadian Northern Quebec, dont les lignes donnent au Canadian Northern accès aux villes de Montréal et de Québec, et en dernier lieu aux Provinces maritimes, est l'une des plus importantes unités du réseau.
>
> Les propriétés contrôlées, dirigées et possédées par le Canadian-Northern constituent un actif si vaste qu'un aperçu de cette corporation gigantesque ne peut être que faiblement compris, et l'on ne peut prévoir son avenir que par une imagination très active.

Je crois que cela peignait fort bien la situation. Nous prenons aussi cette compagnie et, naturellement, nous faisons bien quelque chose dans le genre d'une émission de capital-actions du Canadian-Northern, dont l'avenir ne peut être rêvé par le plus brillant essor d'imagination.

J'ai passé en revue la liste des compagnies qui figurent dans le premier et dans le second inventaire. Pour ces choses, et les $77,000,000 de capital du Canadian-Northern, il doit être émis 110 millions du capital-actions du Canadian-Northern. Combien d'actions ne valent rien sur cela? Combien en est-il d'absolument inutiles? Si vous vous rappelez, monsieur l'Orateur, comme j'espère que vous le faites, que le Canadian-Northern détient actuellement 45 millions de ce capital fictif, nous nous proposons de prendre l'autre cent millions de ces compagnies—j'ai déjà dit que ce capital tout en étant entièrement fictif, est en majeure partie inutile à l'heure actuelle—et de lui donner la garantie de notre vaste Dominion le nom de notre grande puissance, le nom de la couronne en droit de toute la population du Canada; nous allons prendre une quatrième hypothèque et donner aux actions la force, la vigueur et la vie. J'ose songer que lorsque le Canada comprendra tout cela, il s'arrêtera à méditer; j'ose croire que le peuple que j'ai l'honneur de représenter, le peuple de l'Ouest, hésitera; il voudra savoir ce que signifie ce cent millions, et je veux pour ma part le savoir; je suis ici comme simple mandataire des nombreux milliers de personnes que je représente; et tous me demandent ce que je veux faire en venant dans cette Chambre et en donnant une valeur à un capital fictif de cent millions qui n'a aucune valeur. Je veux une réponse, mais je ne puis en avoir aucune.

Voilà pour le cent millions; voilà pour la réduction du capital-actions. Je défie qui que ce soit dans cette Chambre de dire, à la vue de ces documents et à la vue des rapports publiés dans le Poor's Railroad Manual, que nous avons réduit le capital-actions du Nord-Canadien. Au contraire, et j'ai expliqué ce que nous avions fait. Le document sessionnel n° 269c, qui, je crois, n'est pas encore imprimé, démontre que la dette flottante du Nord-Canadien et des autres compagnies auxiliaires s'élève à plus de 10 millions. Il faut conserver l'identité de ces compagnies; il faut assurer leur existence corporative, mais il faut substituer à leur capital—non pas une substitution dans le sens qu'il doit y avoir échange, remarquez bien—mais le prix d'achat à être payé par rapport à ce capital par le tré-

sor du Canadian-Northern, soit la différence entre $77,000,000 et $100,000,000, c'est-à-dire $23,000,000. Mais ce n'est pas tout.

Avez-vous jamis entendu parler d'obligations rachetables à 5 p. 100 à charge du revenu? Je ne désire pas rabaisser le génie de ces messieurs comme financiers. Il n'est aucune entreprise connue de la ruse humaine, il n'est aucuns moyens inventés par la perspicacité financière auxquels ils n'aient pas eu recours. Je veux rendre hommage à la colossale intelligence qui se cache derrière tout cela; il n'est pas dans la Puissance un homme qui possède la clairvoyance et la prévoyance primesautière de M. Z. A. Lash. Mais sa grande puissance intellectuelle et ses vastes connaissances de droit sont utilisées en faveur de cette compagnie au détriment du peuple de notre pays. Et c'est là son occupation, remarquez bien; mais son point de vue est toujours celui d'un homme qui agit pour une compagnie dont il est directeur, en faveur des intérêts qu'il sert et qu'il sert si bien. Il a pu créer des projets qui émerveillent presque l'intelligence, embarrassent l'esprit et empêchent de le comprendre. Ces obligations, rachetables à 5 p. 100, émises de temps à autre, se chiffraient à 25 millions. La première émission était de $7,500,000; la deuxième, de $7,500,000, et la suivante, de 10 millions. Lorsque la première masse a été lancée sur le marché de Londres, elle s'est vendue à moins du pair. Il en a été de même de la deuxième. Mais la dernière, par suite d'un système adroit de finance démontré dans une lettre adressée à un syndicat dont la British Empire Trust Company faisait partie, dont M. Horne Payne est directeur-gérant, et dont sir William Mackenzie est aussi directeur—la British Empire Trust Company et quelques hommes de la haute finance de Londres ont conçu la possibilité de prendre une option dès les débuts sur ces actions rachetables, de façon à pouvoir les vendre à plus du pair. Et ainsi, selon les prospectus que j'ai sous la main, et en vertu desquels ces obligations ont été lancées sur le marché de Londres, elles ont été placées à 106, et la prime s'est élevée à $600,000, dont $250,000 seulement ont trouvé leur chemin jusques aux coffres du Canadian-Northern. Du moins, le rapport le dit; peut-être bien que tout n'est pas dit dans le rapport, mais il dit que c'est tout ce qui est entré. Ils ont publié un prospectus dans lequel ils disaient aux gens qui faisaient des placements, que ce réseau serait prochainement un autre Pacifique-Canadien, et le financier anglais achetait à 106 ces obligations rachetables, payant ainsi une prime de $600,000. Lorsqu'on a produit l'acte fiduciaire par lequel ces obligations étaient assurées, le capital-actions de la compagnie n'était que de 55 millions. J'attire l'attention de la Chambre sur cet alinéa de la pièce 269a de l'acte fiduciaire sur les actions rachetables à 5 p. 100. En voici les termes:

> Et attendu que la compagnie représente que son capital-actions est actuellement de $70,000,000, divisé en actions de capital commun de $100 chacune, dont $55,000,000 ont été émises, et sont en cours et pleinement payées.

$70,000,000 autorisés, $55,000,000 en cours, et des certificats de revenu à émettre pour $15,000,000. Il était nécessaire de mettre $15,000,000 d'actions dans les mains des fiduciaires, puisqu'elles étaient rachetables. Il est dit dans le prospectus, comme je l'ai affirmé, que si le capital-actions de cette compagnie n'avait pas été augmenté et n'était que de $55,000,000, il serait nécessaire de le porter à $70,000,000. Ils ont augmenté le capital, ils ont levé $15,000,000 et ils désirent maintenant que nous le levions de nouveau, parce que dans cette entente le droit est réservé à cette compagnie d'augmenter son capital par un $25,000,000 supplémentaire. Mon ami le député de Halifax (M. Maclean) dirigeait hier notre attention sur ce point. On ne s'est donc pas contenté d'augmenter le capital de $55,000,000 à $70,000,000, du 30 juin 1909 au 30 juin 1910, on n'a pas seulement émis $15,000,000 le 6 mai 1910, date de l'acte fiduciaire, mais ayant déposé les $15,000,000 dans le but que j'ai démontré, on a cru que la chance était belle de tromper encore le public, on s'est arrogé le droit d'ajouter un autre $25,000,000 au capital, ce qui fait que le capital monte à $125,000,000, bien qu'on ait déjà pris soin de $15,000,000, selon l'acte fiduciaire. Mais sir William Mackenzie et sir Donald Mann disent: Oh! non, nous n'avons pas pris soin de cette somme; nous avons remis notre capital-actions aux fiduciaires pour quelque temps seulement, et jusqu'à l'époque opportune où l'on pourra le changer pour du capital de trésor. Le temps opportun est maintenant arrivé, disent-ils. Evidemment, ils croient à la vieille maxime: C'est maintenant l'heure fixée.

L'honorable solliciteur général nous a dit, comme d'autres députés qui ont traité ce sujet, comme l'honorable député de Saint-Antoine, que nous allions obtenir des valeurs

sur ces obligations et actions diverses signalées dans la deuxième partie du deuxième inventaire. Mais, monsieur l'Orateur, nous les avons déjà. La ocmpagnie a emprunté tout l'argent qu'elle pouvait sur des émissions d'obligations.

Les actions sont non rachetables et perpétuelles. Pourquoi nous tromper avec des histoires comme celle-là? Pourquoi nous dire qu'il y a équité dans une chose qui sera hypothéquée pour toujours, perpétuelle et non rachetable? Que signifie le mot perpétuel, s'il ne signifie pas non rachetable à tout jamais? Peut-on parler d'équité et de rachat au sujet d'un capital-actions perpétuel? C'est une contradiction dans les termes, un abus de langage. Le fait est que ces garanties seront gardées à perpétuité par la compagnie fiduciaire pour garantir des obligations à 4 p. 100 perpétuelles, et dans le prospectus d'après lequel elles ont été vendues, on lit ces mots:

Ces actions sont perpétuelles et non rachetables.

Passons maintenant au deuxième point. On a dit que par cette convention on diminuait considérablement le capital-actions et on augmentait la garantie. On a dit au sujet de cette convention d'autres choses que je voudrais discuter. Le Gouvernement dit: Nous obtenons 40 p. 100 du capital-actions de cette compagnie et vous devriez être satisfaits; et nous allons avoir un directeur et le droit d'examiner les livres et faire une inspection, et, ainsi que le dit mon honorable ami près de moi, on nous fournira un bilan. C'est une grosse concession. D'après mon interprétation de la loi des chemins de fer, toutes les compagnies de chemin de fer sont obligées de publier leur bilan, mais peut être que je me trompe. Le capital de cette compagnie étant formé et constitué de la façon que j'ai expliquée, le peuple de ce pays ne veut pas d'une société comme celle qu'on lui offre pour la garantie qu'il donne. Vous me demandez pourquoi. Parce qu'un seul directeur dans un bureau ne peut faire rien autre chose que de créer des embarras. Ne savez-vous pas que dans le chemin de fer de Québec dont j'ai parlé la ville de Québec avait le droit de nommer un directeur, le gouvernement a un directeur dans le bureau du Grand-Tronc-Pacifique et même l'ancien gouvernement du Canada avait un directeur dans le bureau du Grand-Tronc. On nous a dit quelle influence énorme il a exercée. On nous a appris comment il avait diminué le coût de la construction et des améliorations. Mon honorable ami l'ancien ministre des Chemins de fer (M. Graham) sait quelle influence prodigieuse le directeur du gouvernement exerçait sur le Grand-Tronc. Il n'y a qu'une chose à faire, nous ne devons pas permettre à ceux qui ont créé cet état de choses d'avoir la haute main dans l'administration de cette ligne.

Un seul directeur est une insulte de plus à ajouter à celles que l'on fait déjà au peuple canadien. Je ne veux pas être représenté dans le bureau de direction de cette compagnie par un directeur qui ne sera qu'une machine à voter et soumis à une majorité brutale. Quel pouvoir aura-t-il? Il aura le pouvoir d'examiner les livres. Ainsi que je comprends la loi, tout directeur a le droit d'examiner les livres, et nous avons le droit absolu, en vertu des dispositions de la loi des chemins de fer, d'être renseignés au sujet de toutes ces choses. Le Gouvernement nous dit que nous aurons le droit d'examiner les livres, d'en faire l'inspection, et de nommer un directeur dans le bureau d'une compagnie qui a fait preuve d'incapacité, et de mauvaise administration dans ses opérations et sa conduite, qui n'est pas une compagnie de chemin de fer dans le véritable sens du mot—et l'on veut que nous nous mettions en société avec cette compagnie, et que nous ayons un représentant dans son bureau de direction pour examiner ses livres. Monsieur l'Orateur, c'est absolument monstrueux. On dira peut-être qu'il est facile de critiquer et on me demandera ce que je ferais. C'est une question raisonnable. Voici ce que j'offre: Les actions de cette compagnie ne devraient pas être entre les mains ni du gouvernement ni de ces deux hommes, elles devraient être confiées à une compagnie fiduciaire; et je donnerais l'exploitation et l'achèvement de la ligne à un homme de chemin de fer et non pas à un entrepreneur. Est-il juste que des hommes ayant la double qualité de propriétaires et entrepreneurs restent intéressés dans une entreprise qu'ils ont conduite à un désastre. Je demande à mon honorable ami s'il agirait lui-même de la sorte dans ses propres affaires? Y a-t-il un membre de cette Chambre qui se conduirait de cette façon dans ses affaires particulières? Est-ce qu'un membre de cette Chambre qui a une connaissance raisonnable dans les affaires songerait un seul instant à confier l'administration de ses biens et de ses affaires à un homme qui les aurait administrés si mal qu'il aurait amené la crise qui existe aujourd'hui? La première chose que vous

feriez serait de renvoyer ce serviteur ou administrateur incapable. Je connais un homme qui est parti de ce pays et a administré avec grande distinction les chemins de fer de l'Etat en Australie, c'est sir Thomas Tait.

J'aurais un homme de cette trempe pour administrer cette ligne, nous faire un rapport sur son état. Voyons où nous en sommes avant d'embarquer dans cette galère qui nous conduira nous ne savons où. Ne suis-je pas raisonnable en vous demandant d'appliquer dans cette question les sages préceptes qui guident chacun de nous dans les affaires. J'en appelle à tous les hommes d'affaires des deux côtés de la Chambre, à ceux qui font de grandes affaires—et il y a dans cette Chambre des hommes qui ont administré de grandes et vastes entreprises, des hommes qui ont fait de grands travaux, des hommes qui ont été directeurs et gérants de grandes maisons industrielles. Ces hommes ne voudraient pas un seul instant donner une maison en faillite à l'auteur même de la faillite. Les tribunaux le feraient-ils? Car cinq des compagnies que j'ai mentionnées sont aujourd'hui dans une situation qui permet de leur nommer un receveur, et les tribunaux pourraient intervenir. Ces hommes viennent aujourd'hui dire à la Chambre: nous avons des dettes flottantes, nous avons pris des obligations que nous ne pouvons pas remplir immédiatement, mais pourrons le faire dans un an; mais dans l'intervalle nous allons laisser ces personnes administrer nos biens, parce que ces biens seront réellement les nôtres comme résultat de notre garantie. Je demande au Gouvernement de ne pas se lancer dans une entreprise si périlleuse, si hasardeuse, si pleine de désastres pour le corps politique, et si dangereuse pour les populations à venir dans nos prairies de l'Ouest. Soyons de véritables gardiens pour les générations futures. Sauvegardons ceux qui viendront après nous et ne les mettons pas dans une position où ils ne pourront pas s'aider eux-mêmes, dans une position qui leur imposera des dépenses fixes et des taux de transport élevés. Je demande à la Chambre et au Gouvernement de réfléchir avant de se lancer dans cette entreprise. Je ne crois pas que ces hommes d'affaires habiles et de bon jugement conseilleraient un seul instant cette conduite.

Un autre caractère distinctif de la résolution signalée, par mon honorable ami, cet après-midi, et sur lequel d'autres ont beaucoup appuyé, c'est le pouvoir de forclusion. Je m'étonne de voir l'honorable député de Peterborough (M. Burnham) accorder tant d'importance à ce pouvoir. Examinons cela. Je demanderai à la Chambre de se reporter aux articles 22, 23 et 24 du projet de loi. Voyons ce qu'ils signifient:

> 22. Que, advenant tout cas de défaut, et en temps durant lequel il se continue, il est loisible au Gouverneur en conseil, après en avoir donné avis au Canadian-Northern, de déposer les directeurs du Canadian-Northern, et de toute compagnie constituante ou filiale, soumise à l'autorité législative du Parlement du Canada, et de nommer un ou des conseils de directeurs en lieu et place de ceux qui ont été déposés.

Est-ce là une forclusion? Oh, non.

M. GERMAN: Une moitié de forclusion.

M. BENNETT: Ce n'est pas même une moitié de forclusion. Je sais que s'il y a quelqu'un qui apprécie ma position ce soir, c'est l'honorable député de Welland. Il sait quel courage il faut avoir pour différer d'opinion avec son parti, et j'espère que les résultats pour moi ne seront pas plus désastreux qu'ils l'ont été pour lui. Cela n'est pas forclore, c'est prendre possession à titre de receveur. Je vais rendre ce point clair. En d'autres mots, le Gouverneur en conseil dit: acceptant l'avis de mes ministres, je dépose le bureau de direction et j'en nomme un nouveau qui aura un pouvoir suprême pour administrer et exploiter le réseau. C'est nommer un receveur après que l'argent est dépensé. Examinons la futilité de cette disposition au point de vue de nos intérêts. Si la compagnie ou une des compagnies filiales fait défaut, nous pouvons prendre possession. N'avez-vous pas observé d'après le rapport que j'ai lu que deux de ces compagnies ont des déficits depuis déjà quatre ans? Il s'ensuit donc que nous devrions avoir un receveur dès ce soir. Vous allez faire une chose qui n'a pas de bon sens; vous arrangez les choses de façon à ce que ces hommes pourront mettre leur garantie en sûreté.

C'est à cela que se résume la convention, purement et simplement. Nous allons donner $45,000,000 au Canadian-Northern et pendant que cette compagnie dépensera cet argent les autres lignes continueront à être en déficit. Quelle assurance avons-nous que ces lignes qui ont des déficits depuis quatre ans ne continueront pas à en avoir? Le défaut existe donc. Le receveur devrait être déjà nommé, mais toutes ces procédures sont ordonnées afin que la

compagnie puisse mettre la main sur l'argent, non pas, on le sait, dans le sens littéral du mot, pour qu'elle achète plus de matériel roulant, adjuge de nouvelles entreprises et construise d'autres lignes sans profit. Non, monsieur l'Orateur, mais afin que l'ambition effrénée et la voracité de ces hommes soit satisfaisante, pas autre chose.

Voyons plus loin. Le receveur étant duement nommé, que faudrait-il faire ensuite? On a publié par tout le Canada que l'on pouvait prendre possession de ce chemin de fer et que ces hommes pouvaient être mis en faillite. Voici quelque chose que je demanderai à la Chambre de vouloir bien considérer. Je demande à mes honorables collègues, de toute la force dont je suis capable, de lire l'article 24.

24. Qu'avec l'autorisation du Parlement du Canada, le Gouverneur en conseil peut, aux termes et conditions (s'il y en a) que le Parlement peut prescrire, en tout temps durant lequel un cas de défaut se produit ou se continue, déclarer par ordonnance que le droit de réméré du Canadian-Northern et celui de toutes autres personnes quelconque sur les propriétés hypothéquées, sera périmé, et de ce fait, le droit de réméré du Canadian-Northern (et des dites personnes) sur les propriétés hypothéquées ou toute partie d'entre elles sera absolument annulé et périmé, et l'exercice de ce droit deviendra le privilège de Sa Majesté au nom du Dominion du Canada, nonobstant tout acte statutaire ou toute ordonnance légale ou de réméré à ce contraire.

On parle de la lenteur des tribunaux, mais que voyons-nous ici: "Qu'avec l'autorisation du Parlement du Canada vous devrez revenir devant le Parlement pour forclore". Forclore quoi ?

Environ $60,000,000 d'actions qui sont entre les mains de Mackenzie et Mann. Nos $40,000,000, les $25,000,000 de valeurs rachetables et qui ne seront peut-être pas rachetées, qui y sont aussi. Nous allons garantir notre intérêt au moyen d'une forclusion, mais, pour cela, il va nous falloir revenir au Parlement. Monsieur l'Orateur, ces braves et loyaux Canadiens qui pensent que la démocratie ne remplit pas sa mission et que le Gouvernement populaire est à l'essai comprennent ce que cela veut dire; ils savent qu'il leur sera permis d'arpenter longtemps les couloirs de la Chambre afin de savoir combien nous allons leur payer pour nous débarrasser de Mackenzie et Mann. Ne vous semble-t-il pas qu'ils sont déjà à l'œuvre, qu'ils encombrent les couloirs et sollicitent le Gouvernement de ne pas les évincer sans les indemniser? Est-ce ainsi que nous allons traiter cette affaire? Que ferons-nous, alors, des entrepreneurs—et ces gens sont encore libres de faire des entreprises—et des ouvriers et des hommes qui auront travaillé sans avoir été payés?

Cette compagnie et ces hommes sont encore libres de contracter des dettes, des obligations, d'engager leur crédit. Quand on demandera au Parlement d'autoriser la forclusion, car l'article dit que c'est à lui de l'autoriser, ces gens viendront nous conjurer de ne rien faire sans avoir pris soin d'eux, sans les avoir indemnisés; ils allégueront qu'ils n'ont reçu que des actions ordinaires, ils poseront en champions de la mendicité et ils nous crieront qu'ils vont crever de faim si nous ne leur donnons rien. Oh absurdité !

Je citerai, à ce propos, l'auteur dont j'ai déjà parlé, il décrit les démarches que fit Huntingdon pour faire garantir par le gouvernement américain les obligations de son chemin de fer—obligations à 6 p. 100—et pour obtenir, en outre, une subvention en terre. Il fit auprès des membres du Congrès, durant trente années, le plus beau travail dont on ait jamais entendu parler, exception faite, toutefois, de celui du même genre que l'on voit faire ici dans les couloirs de la Chambre, depuis quelques années. Voici ce que dit l'auteur:

Les frais furent considérables, mais comme ils devaient retomber sur le dos du peuple, la compagnie n'y attacha pas d'importance. Elle était munie des fonds nécessaires pour acheter tout ce qu'il fallait et elle était fermement appuyée par des combinaisons ou par des hommes qui lui coûtaient peu ou ne lui coûtaient rien.

De prime abord cela paraît étrange, mais réflexion faite, on s'apercevra que c'est vrai et que l'état de choses qui règne dans tout le pays s'y réflète. La compagnie tira alors et tire encore avantage des éléments suivants qui existent dans toute société:

1. Des hommes dont on peut faire des dupes à cause de leur fidélité au parti.

2. Des hommes ambitieux de s'ouvrir des carrières politiques et qui savent qu'ils n'y parviendront qu'en servant la puissance de l'argent.

3. Des marchands qui peuvent être contrôlés par l'entremise des banques, ou terrorisés, ou ramenés dans le rang au moyen de détaxes.

4. Des hommes qui croient que les compagnies de chemins de fer et toutes les grandes corporations font partie de leur monde et qui se sentent satisfaits de se rallier comme classe contre la populace ignorante et "envieuse à leur égard, parce qu'ils appartiennent aux classes supérieures".

5. Des hommes dont la presse vendue fait des dupes.

6. Des hommes dont on peut se concilier la faveur pour une couple de billets de passage gratuits.

Il y a, en outre, la classe qu'il faut s'attacher avec de l'argent et dans laquelle figurent les chefs de factions, les sycophantes politiques, les politiciens de profession, les rediseurs, le colonisateur, les lanceurs, les propriétaires de maisons garnies, les tenanciers

d'antres et de maisons de désordre que la police ne saurait contrôler, les buvetiers qu'on ne peut contrôler par l'entremise des brasseries.

Grâce au contrôle exercé sur la législature de l'Etat, le département politique utilisa parfaitement tout ce monde et en assura la sympathie à la compagnie de chemin de fer.

Méditons ces paroles à propos de la disposition de cet acte qui va prêter à des abus encore plus signalés que ceux que je viens de décrire. Comme avocat, il m'est arrivé de forclore des hypothèques, quelquefois même dans des cas de fidéicommis. Si le propriétaire comparaissait pour demander au juge la permission de racheter sa propriété, il obtenait, à cette fin, six mois, douze mois et parfois plus, selon l'habileté de son avocat et la gravité des circonstances.

Dans le cas du Nord-Canadien, le Parlement se trouverait à la fois créancier hypothécaire et fidéicommissaire, et par conséquent dans une situation beaucoup plus délicate qu'une personne agissant pour son propre compte. Et ce sont les membres du Parlement, devenu curateur et créancier hypothécaire, qui fixeraient les conditions de la forclusion sans qu'il fût permis aux débiteurs de comparaître devant le haut tribunal qu'ils représenteraient? Voilà la disposition insidieuse dont j'ai parlé, voilà l'article le plus dangereux de la convention.

Ce n'est pas tout. En étudiant la question qui nous a été soumise, j'ai étudié ce que le Parlement a fait, en pareil cas, il y a trente ans, au sujet du Pacifique-Canadien. Le chef de l'opposition se souvient de ce qui s'est passé alors, car il siège ici depuis quarante ans. Cette compagnie obtint de l'aide pour payer sa dette flottante de $7,500,000 et faire face à ses obligations jusqu'à concurrence de $30,000,000. Sir George Stephen disait dans une lettre qui figure dans les recueils de la bibliothèque du Parlement: Bien que le Parlement ait garanti les dividendes de nos actions pour un certain nombre d'années, nous n'avons pu les vendre; mais à montréal les directeurs de la compagnie ont mis leurs propres valeurs en vente afin que cette entreprise se continue.

Sir William Mackenzie est-il moins riche que ne l'étaient alors sir George Stephen, Duncan McIntyre et Donald Smith? On dit même qu'il est l'homme le plus riche du Canada. Pourquoi n'aide-t-il pas, de ses propres deniers, au succès de sa propre entreprise? Je recommande cette lettre de sir George Stephen, aujourd'hui lord Mount Stephen, à la considération de la Chambre.

Tout cela se passait en 1884. Quelle fut l'attitude du Parlement au sujet de la forclusion? Après avoir enfin réussi à faire

accorder au Pacifique-Canadien l'aide que ses partisans réunis en caucus avaient d'abord refusé d'accorder, sir John A. Macdonald fit décréter, par l'article 3 du bill à ce sujet, que le délai prévu pour le paiement de certaines obligations serait prolongé; qu'un emprunt de $22,500,000 était autorisé et que $7,500,000 seraient avancés immédiatement, sous la garantie établie dans l'article 5 comme suit:

Comme garantie du remboursement du dit emprunt, avec intérêt, comme susdit, et comme garantie additionnelle du paiement de la somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres et de l'intérêt, échéant le septième jour de novembre mil huit cent quatre-vingt-huit, le gouvernement aura premier gage et charge privilégiée sur tous les biens, meubles et immeubles, que la compagnie possède actuellement ou qu'elle acquerra ou possédera par la suite, comprenant la ligne principale du chemin de fer, ses prolongements et ses embranchements, tout son equipement, son matériel roulant et son outillage, y compris tous ses steamers et navires, et aussi sur les concessions de terre que la compagnie s'est acquises ou qu'elle acquerra par la suite; sauf toujours cependant, les droits des porteurs d'hypothèques qui grèvent les prolongements de la ligne du chemin de fer de Callander à Brockville et à Montréal, comme garantie de la balance impayée du prix d'achat des lignes constituant les dits prolongements, et sauf l'hypothèque sur la concession de terres consentie par la compagnie pour garantir ses obligations de concessions de terres déjà émises; et le Gouvernement continuera à garder et retenir le montant entier des obligations de concessions de terres maintenant sous sa garde ou en sa possession, sujettes à rachat en vertu des termes de la dite hypothèque sur la concession de terres, et avec tous recours quant à l'intérêt, au droit de voter et à toutes autres matières s'y rattachant, qu'aurait ou posséderait tout acheteur des dites obligations ou qui pourraient être exercés par lui; et tous les deniers reçus par le gouvernement des fidéicommissaires des obligations de concessions de terres pour le rachat des dites obligations, seront appliqués comme suit, savoir:

Suit le détail de ce qui devra être fait. Puis il est dit que la compagnie devra construire sa ligne dans un certain espace de temps, et voici le remède prévu par le paragraphe 2 de l'article 6 en cas de défaut:

Que sur défaut pendant douze mois du paiement du versement semestriel de l'intérêt sur le dit prêt ou quelque partie du dit prêt, ou sur ladite somme de sept millions trois cent quatre-vingt mille neuf cent douze piastres, ou sur quelque partie de cette somme, ou du paiement du principal de l'une ou de l'autre somme, ou de quelque partie de l'une ou l'autre à leur échéance, conformément aux dispositions du présent acte, le droit qu'a la compagnie, en vertu de son contrat ci-dessus mentionné, de demander ou recevoir toute subvention ultérieure en argent ou en terres prendra fin; et le chemin de fer et ses prolongements, embranchements, équipement, matériel roulant et outillage, y compris les steamers, et toutes les terres et les biens de la compagnie, et tou-

tes les obligations de concessions de terres alors en la possession du gouvernement....

Remarquez que le Gouvernement détenait des obligations de concessions de terres de la compagnie qui ne pourraient être vendues.

....seront, ipso facto, et sans avis ou procédure quelconque, dévolus à Sa Majesté, et sur ce, le ministre des Chemins de fer et Canaux en prendra possession immédiate au nom du gouvernement du Canada; et tout employé de la compagnie, à compter de l'expiration de la dite période de douze mois, deviendra et sera l'employé du gouvernement, sous bon plaisir, et gardera ou possédera toute chose appartenant à la dite compagnie et alors sous sa charge au nom du gouvernement et dans l'intérêt de celui-ci; et les taux d'intérêt et les termes de paiement fixés par le présent ne seront pas affectés ou modifiés par les termes de ladite convention.

Il est dit ensuite:

La dite compagnie est par le présent autorisée à exécuter une convention, de la nature et aux fins ci-dessus prévues, et à grever tous ses biens et propriétés, en la manière et forme ci-dessus décrites; et, dans cette convention, à convenir de telles autres et nouvelles conditions que le Gouvernement pourra prescrire; pourvu qu'autorisation d'accepter les conditions du présent acte et d'exécuter une convention stipulant les charges imposées sur le dit chemin de fer et ses propriétés, et les autres conditions requises ou autorisées par le présent acte, soient conférés au conseil de direction de la compagnie, par les actionnaires de la compagnie, soit par une résolution passée à une assemblée générale spéciale de ces actionnaires convoqués à cette fin, par un vote d'au moins les deux tiers en somme des actionnaires qui seront présents ou représentés à cette assemblée, soit par un acte ou des actes exécutés par au moins les deux tiers en somme de la totalité des actionnaires de la compagnie, agissant personnellement ou par leurs procureurs ou fondés de pouvoirs, respectivement, dûment autorisés à cette fin.

Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que les actionnaires consentent à perdre les fonds qu'ils ont mis dans l'entreprise s'ils manquent aux engagements qu'ils prennent dans la loi. Qu'avons nous ici? Rien qui ressemble à une confiscation immédiate, aucun engagement des actionnaires à une confiscation de leurs parts. Une décision du conseil privé dans des causes de la Nouvelle-Ecosse établit clairement qu'à moins d'une intention formellement exprimée dans la loi d'enlever à un individu ce qui lui appartient, la couronne s'abstiendra, à moins d'une compensation adéquate. Les détenteurs de ces soixante millions de dollars d'actions, dissiminées peut-être dans le monde entier, se présenteront à la porte du Parlement et ils viendront nous dire: Ces actions, c'est quatre-vingts cents par dollar que nous les avons payés. Il est vrai que la loi est là, mais nous n'en savions rien, et nous prions, en conséquence, le Parlement de bien vouloir prêter l'oreille à nos sollicitations, de bien vouloir ne pas confisquer nos parts avant qu'il se soit prononcé sur les conditions dans lesquelles la chose sera faite. Je prierais le Gouvernement d'adopter la teneur du statut relatif au Pacifique-Canadien, et, si l'on veut absolument qu'il soit fait comme on le propose, que l'on prenne du moins ses précautions pour que le Parlement ne soit pas de nouveau avili par des démarches comme celles dont je viens de parler.

Je suis las et attristé de voir toutes ces menaces et cajoleries d'hommes qui tantôt font une chose et tantôt une autre, afin de nous engager à faire ce qu'ils désirent. Ce n'est pas pour faire leurs affaires que nous sommes ici, et puisqu'il s'agit de confiscation, je demande que cette confiscation ait lieu selon qu'il est prescrit dans le cas du Pacifique-Canadien; c'est-à-dire, qu'il soit fait avec les actionnaires une convention par laquelle ils s'engagent à laisser aller leurs actions au cas d'un manquement. N'attendons pas que la chose arrive; agissons sur l'heure, et, puisque vous persistez à faire cette chose, faite-la du moins selon que je viens de le dire.

Un mot de plus à propos de la question d'un échange de trafic. L'administration s'adresse des éloges à ce sujet, mais on ne dit nulle part "en tant qu'il est possible". A l'école de droit où j'ai fait mes études, on m'a appris à croire que ces mots étaient toujours sous-entendus, et, si vous refusez à un expéditeur le choix de la route qu'il fera prendre à sa marchandise, ce sera quelque chose de nouveau. Le Parlement n'a sûrement pas l'intention d'indiquer à un expéditeur la route qu'il suivra, ni de l'obliger à donner sa marchandise à transporter à telle compagnie plutôt qu'à une autre. La loi des chemins de fer autorise l'expéditeur à faire son choix entre plusieurs routes. Je suppose que vous allez modifier la loi et déclarer que dorénavant nul expéditeur, à un point quelconque desservi par le Canadian-Northern, n'aura le droit de choisir la route par laquelle il fera faire le transport de sa marchandise après qu'elle aura atteint un lieu desservi par des lignes mentionnées dans la convention. Voilà à quoi cela revient, et je prie la Chambre d'y refléchir.

Une question qui est de première importance pour le pays, c'est celle d'un double-

ment des facilités de transport déjà existantes. J'ai à la main la décision que la commission des chemins de fer a rendue dans l'affaire des tarifs de marchandises de l'Ouest. Si on me le permet, je suggérerai que l'on imprime cette décision et qu'il en soit remis un exemplaire à tous les membres du Parlement, car je dois dire à la louange de ceux qui font partie de cette commission qu'ils ont apporté à la solution du problème des transports une somme de travail, de soins, de patience et d'attention faite pour étonner ceux qui se donneront la peine de lire leur rapport jusqu'au bout. En le parcourant, j'ai vu que M. Drayton traite longuement, aux pages 53, 54 et 55, de la question des transports dans l'Alberta et la Saskatchewan; il y fait allusion à la nécessité de quelque moyen de transport dans les régions situées à dix milles de toute voie ferrée. Finalement, il examine l'objection soulevée par M. Muller, et il observe que la véritable difficulté où l'on se trouve, c'est de résoudre la question d'un doublement des facilités de transport. Aux pages 54, 55, 56 et 60, il discute toute l'affaire, et, à la page 67, il conclut en disant:

> Pour les raisons déjà mentionnées, la commission ne se prononcera pas sur la question de savoir jusqu'à quel point le doublement signalé était ou n'était pas nécessaire. Les objections de M. Pitblado sont néanmoins partiellement fondées, et la nécessité d'une intervention de l'Etat en vue de prévenir tout doublement inutile des moyens de transport, comme M Bicknell en a exprimé le vœu, est établie.

C'est là un point sur lequel il est bon d'insister. Les résolutions n'en disent rien. Ces hommes peuvent continuer comme déjà ils l'ont fait, à s'avancer à droite et à gauche, à se faire garantir des obligations dont ils feront la vente et dont ils encaisseront le produit, sans jamais donner à nos populations les facilités qu'elles attendent.

Ils établissent des lignes le long de celles qui existent déjà et ne donnent au public rien de nouveau, parce qu'il leur est impossible d'abaisser les tarifs, que la commission des chemins de fer a déterminés. Là où les tarifs sont établis par la commission des chemins de fer, et qu'ils sont uniformes, le doublement des voies de transport constitue pour les habitants de l'Ouest un des pires abus dont ils aient à se plaindre. Est-ce que jamais l'on a étudié la question des transports dans l'Ouest à la lumière de l'état actuel des choses? Vous disposez du Grand-Tronc-Pacifique, chemin construit dans des conditions propres à en faire le premier du continent, avec des rails d'acier de quatre-vingts livres, des pentes splendides, des courbes extrêmement faciles, constituant une artère capable de répondre à tous les besoins, mais n'ayant que peu d'embranchements. Vous avez ensuite le Nord-Canadien, qui projette ici et là des lignes susceptibles d'alimenter une puissante artère, et l'on pourrait, à l'aide d'ouvrages communs à ces deux réseaux, prévenir le doublement des lignes existantes, et donner au public d'excellents moyens de transport. L'occasion est toute trouvée. Les 45 millions dont chacun parle abondamment dans cette Chambre donneraient à l'Ouest canadien, avec ce que la construction coûte à l'heure qu'il est, des milliers et des milliers de milles de voies peu dispendieuses. Ce qu'il nous faut, ce sont des embranchements, des lignes qui alimentent les grandes artères, afin que le trafic de ce pays puisse être porté jusqu'à la mer à peu de frais. Dans la décision dont j'ai parlé tantôt, M. Drayton fait observer que les frais à faire pour porter ses produits jusqu'à la gare absorbent les bénéfices du cultivateur. Ces frais sont énormes: vingt cents le boisseau dans certains cas et même davantage.

Vous trouverez la chose expliquée tout au long de la page 50 à la page 60 du jugement. On y fait voir que ce qu'il faut, ce sont des voies ferrées passant à moins de dix milles du cultivateur, afin de lui permettre de porter à peu de frais, sur tous les marchés du monde, sa récolte, ses bestiaux, son beurre, ses œufs, en un mot le produit de ses champs et de son labeur. Voilà ce que l'Ouest demande, et c'est ce que le Canadian-Northern a négligé de faire. Les promoteurs ont donné de vagues promesses qui n'ont jamais été tenues, promesses tracées en noir sur les cartes, dans le but d'amuser les gens. Au nord d'Edmonton s'étend un vaste territoire d'une grande fertilité, territoire que l'on commence à développer; et, lorsque seront terminées les lignes en cours de construction, l'argent dépensé ne sera d'aucun profit pour ce territoire, car ces lignes constitueront un simple doublement des voies existantes. C'est ce qui a lieu dans l'Alberta et dans la Saskatchewan, peut-être même au Manitoba, mais à un moindre degré. Ce qu'il nous faut, ce que nous demandons, c'est de rendre possible, par une vigoureuse intervention, l'établissement de lignes qui desservent ce territoire.

Voilà ce que nous demandons, et voilà ce dont nous avons besoin. Cette association avec le Canadian-Northern ne fait pas

notre affaire. Depuis quand notre allégeance à la couronne lui permet-elle d'entrer en société avec des gens coupables des représentations dont nous avons été les victimes l'an dernier et que je vous ai rappelées.

On n'a parlé de honte nationale. Certes, ce serait une honte nationale imputable à la couronne, si elle se formait en société avec les hommes dont nous avons obtenu 7 millions d'actions fictives, simple produit de l'imprimerie. Ces actions furent acceptées à 200 c. dans le dollar. Elles avaient une haute valeur l'an dernier; cette année, bien entendu, le prix en est tombé. Nous obtenons les 33 millions de plus, et nous donnons une garantie pour le paiement de 45 millions, et nous prenons rang nous-mêmes, en outre, à la suite de 200 autres millions. J'imagine que la valeur des actions est à la baisse, ou à la hausse, mais personne autre ne saurait le dire, sauf un curateur, ou un créancier hypothécaire en possession. Mais sommes-nous justifiés de former pareille société? Je réponds: Non.

En conclusion:

1. Nous avons été jadis les victimes de basses tromperies;

2. Les rapports publiés hors frontières par cette compagnie au sujet de ses entreprises, de ses déboursés et de ses recettes, sont apparemment inexacts, car il n'est pas démontré que les paiements en question aient été faits, et les deniers que l'on prétendait alors être disponibles sont maintenant déclarés introuvables.

3. Les actions des compagnies que l'on projette d'inclure dans ce réseau sont déjà dans beaucoup de cas en partie en la possession du Canadian-Northern, et les valeurs sont maintenant détenues en totalité. Ces constatations sont claires et évidentes.

4. Au moyen de cette prétendue réduction de capital, on projette de donner de la vie, autant qu'il est possible de le faire par action législative, à des actions fictives, d'échanger des actions qui n'ont aucune valeur contre d'autres qui, au dire de l'éminente autorité que nous avons entendue hier soir, seront bientôt cotées au pair. Figurez-vous, par exemple, l'échange de titres au pair du chemin de fer Baie of Quinté, contre des actions pour un égal montant du Canadian-Northern, lesquelles, dans quelques années d'ici, seront cotées au pair.

5. Nous devenons créanciers hypothécaires, liquidateurs en possession, sans aucune disposition adéquate pour la forclusion immédiate.

6. Il ne nous est fourni aucune garantie suffisante que la population de l'Ouest aura le bénéfice de moyens de communication plus avantageux ou moins coûteux.

7. Et enfin, cela signifie une société que, pour les raisons que j'ai indiquées, nous ne saurions souffrir.

Puis vous dites: Que proposez-vous pour remplacer cet arrangement? Je réponds sur-le-champ: Au lieu de ce qu'on nous propose ici, que, tout d'abord, les actions de cette compagnie soient transférées à une compagnie de trust. En second lieu, que ces hommes soient évincés de la direction d'une entreprise qu'ils ont rendue insolvable. En troisième lieu, qu'une mesure soit adoptée autorisant le Gouverneur en conseil à avancer les fonds nécessaires pour payer les ouvriers, les entrepreneurs, les constructeurs du matériel, les hommes dont l'argent et la main-d'œuvre se trouvent incorporés dans l'entreprise, et nous subrogeant à leurs droits contre les hommes avec qui ils avaient conclu des engagements, la compagnie Mackenzie and Mann, Limited. Puis, je demande que nous fassions l'enquête la plus complète possible quant à l'état de cette voie. Il se produit une divergence d'opinions sur ce sujet. L'esprit d'entreprise de ces hommes peut être digne de tous les témoignages de respect qu'on lui a prodigués cet après-midi. Ils peuvent être les hommes les plus calomniés au monde; ils peuvent être des anges sous un déguisement. On nous dit qu'ils étaient pauvres lorsqu'ils quittèrent leur village natal, et maintenant leur avoir se chiffre dans les millions, et il se peut que ces millions leur soient arrivés comme une manne du Ciel. Il se peut que cela représente le fruit de leur honnête labeur comme entrepreneurs de chemin de fer, à la construction desquels ils se sont voués depuis dix-huit ans. Tout cela est fort possible, auquel cas, personne n'est plus intéressés qu'eux-mêmes à ce qu'on le sache généralement. Et il est nécessaire que le peuple canadien le sache et le comprenne, car nous prenons rang comme porteurs d'une quatrième hypothèque à l'égard d'une entreprise obérée de valeurs surfaites et d'actions fictives, et nous exigeons qu'on nous dise ce qui va en advenir avant de nous engager dans une entreprise aussi vaste, avant d'adopter une ligne de conduite aussi périlleuse.

Mais il y a plus, et là-dessus je terminerai mon discours. Nous demandons que les travailleurs de la terre soient mis à même d'écouler à moins de frais les fruits de leur labeur. L'honorable député de Kingston

m'a causé une grande joie hier soir, lorsqu'il nous a entretenus des besoins de l'Ouest et des liens qui unissent cette région à celle de l'Est. Je me hasardai, devant divers Canadian Clubs de l'Est, au commencement de ma carrière de député au fédéral, à signaler les griefs ou prétendus griefs dont souffre la population de l'Ouest. Elle se plaint de beaucoup de choses, mais il n'en est pas dont elle se plaigne aussi vivement, il n'en est pas qui lui soit aussi intolérable, que les frais exorbitants exigés pour les transports, les 20 cents du boisseau qui doivent aller au chemin de fer, sur une récolte qui n'est pas très payante. Rien ne l'afflige davantage, ne la perturbe et ne l'indispose davantage que de penser que le produit de ses terres et le fruit de son labeur n'ont suffi qu'à solder les frais de transport de ce produit au lieu de destination. Nous espérons développer l'Ouest; je suis un optimiste, et je crois que dans l'Ouest nous avons la possession britannique la plus promettante pour l'avenir. Mais il faudra des bras vigoureux, des esprits alertes, un grand enthousiasme, une forte dose d'optimisme, une forte mise de fonds, et plus que tout cela, un vif sentiment en faveur du maintien de l'unité canadienne, pour faire de l'Ouest un grand pays. Cela ne se fera pas rapidement; notre population ne s'assimile pas avec cette facilité. De la solution qui sera donnée ici ce soir à cette question dépend dans une large mesure l'avenir de l'Ouest. Quand on nous dit quelles seront les recettes de cette voie, je me rapporte aux chiffres, et j'ai sous la main un volume sur la puissance productive des chemins de fer. Ni M. Hanna, ni aucun autre, ne me fera croire qu'on va pouvoir parer aux charges fixes avec les recettes provenant du trafic qu'on sera à même de s'assurer. Ils le savent, je le sais, le pays le sait. Dès lors, allons-nous nous charger de cette voie et l'exploiter comme entreprise de l'Etat? Je ne saurais le dire tant que nous n'aurons pas eu un rapport et une estimation positive.

La population des Etats-Unis s'est aperçue que le tarif-marchandises devait être basé sur une estimation positive, c'est-à-dire abstraction faite de tout ce qui n'est que fictif. Cette estimation positive établira la valeur effective des biens. La lutte qui s'est poursuivie dix années durant aux Etats-Unis s'est terminée l'an dernier et la commission du commerce entre états a commencé son travail d'estimation positive de tous les chemins de fer des Etats-Unis, et sur cette estimation, elle doit baser le tarif-marchandises des chemins de fer de ce pays. Commençons comme il faut commencer. Nous plaçons sur les épaules de la population de l'Ouest, particulièrement, un fardeau. Réfléchissons avant de nous engager davantage, de crainte qu'on ne dise de nous que nous avons voulu aller trop vite et que nous n'avons pas, du point de départ, entrevu le point d'arrivée. Les vrais hommes d'Etat sont ceux qui savent prévoir d'avance les résultats d'une mesure d'intérêt public, à tous les tournants, et se prémunissent en conséquence. C'est à nous d'envisager cette entreprise de cette manière, et de ne pas fléchir dans l'exécution de notre devoir, parce que la décision que cette fidélité au devoir nous impose ne paraît pas de prime abord capter la faveur populaire.

Monsieur l'Orateur, je dois remercier la Chambre de la patience avec laquelle elle m'a écouté. J'aurais encore beaucoup à dire, mais je pourrai revenir sur le sujet lors de la 2e lecture du projet de loi. Encore un mot, et j'aurai fini. Dans cette ville, récemment, il est passé un grand poète anglais. Ce que ce poète a dit au sujet des constructeurs d'empires me paraît avoir sa juste application dans le cas actuel, étant donnée la prétention qui a été émise de temps à autre qu'il faut se montrer généreux envers Mackenzie et Mann, fondateurs d'empires:

Who are the Empire-builders?
  They whose desperate arrogance demands
A self-reflecting power to sway
  A hundred little selfness lands?
Lord God of battles ere we bow
  To these and to their soulless lust,
Let fall thy thunders on us now
  And strike us equal to the dust.
Leaders unknown of hopes forlorn
  Go past us in the daily mart
With many a shadowy crown of thorn
  And many a kingly broken heart;
Though England's banner overhead
  Ever the secret signal flew,
We only see its cross is red
  As children see the skies are blue.
For all are Empire-builders here
  Whose hearts are true to Heaven and home
And, year by slow revolving year,
  Fulfil the duties as they come;
So simple seems the task, and yet
  Many for this are crucified;
Aye, and their brother-men forget
  The simple wounds in palm and side.
But he that to his home is true,
  Where-ere the tides of power may flow,
Has built a Kingdom great and new
  Which time nor fate shall overthrow.
These are the Empire-builders, these
  Annex where none shall say them nay,
Beyond the world's uncharted seas,
Realms that can never pass away.

Au nom de ces réels et authentiques fondateurs d'empires, qui ont fait l'Ouest ce qu'il est, et qui ont contribué à la grandeur du Canada actuel, je fais entendre ma pro-

testation contre la mesure dont la Chambre est actuellement saisie.

L'hon. FRANK OLIVER (Edmonton): L'honorable député qui vient de reprendre son siège a droit à nos félicitations en raison de la fermeté d'esprit dont il a fait preuve, et la Chambre lui est reconnaissante du soin qu'il a donné à l'étude de l'important sujet actuellement sur le tapis. Je ne saurais, pourtant, approuver entièrement l'avis qu'il a exprimé au début de son discours: que l'entreprise du Canadian-Northern excède les moyens et les besoins du Dominion. Il a affirmé avec force que le Canada n'est pas assez grand pour maintenir trois lignes transcontinentales. Je le reconnais, mais nous voulons avoir trois lignes transcontinentales dans le but de grandir le Canada; nous croyons que c'est un des moyens qui assureront la grandeur future du Canada. En ce qui regarde les perspectives d'avenir, je ferai observer qu'il existe aujourd'hui trois chemins de fer reliant Chicago à Puget-Sound en passant par Saint-Paul; ils traversent un pays absolument semblable au pays canadien situé entre Winnipeg et le littoral de l'Ouest, absolument semblable et de même étendue. Ces trois chemins de fer font d'excellentes affaires, y recueillent beaucoup de trafic et tirent des bénéfices raisonnables du transport des marchandises et des voyageurs à travers la rangée d'états qui bordent la frontière du Canada.

M. BORDEN: A quels chemins de fer mon honorable ami fait-il allusion?

M. OLIVER: Je veux parler du Northern-Pacific, du Great-Northern et du Chicago, Milwaukee and Puget Sound. Je prétends que nous sommes capables d'accomplir de ce côté-ci de la frontière ce qui a été fait plus au sud, et que ce qu'il a été nécessaire d'accomplir au sud de la frontière est ou deviendra nécessaire de ce côté-ci également. J'ai pris note que le très honorable premier ministre, lorsqu'il a présenté sa résolution, a profité de l'occasion pour rappeler à la Chambre que c'est le parti libéral, grâce à l'attitude qu'il a prise en 1911, qui a engagé le Canada à permettre au Canadian-Northern de faire de son réseau un chemin de fer transcontinental. Dans cette allusion, j'ai démêlé quelque chose de plus que le désir de rendre justice à l'ancienne administration libérale. A mon avis, le premier ministre a parlé dans ce sens, simplement dans le but de préparer une base à l'argument que les difficultés que rencontre le Gouvernement actuel relativement à cette affaire du Canadian-Northern sont dues jusqu'à un certain point à l'ancienne administration, et que le Gouvernement actuel n'en est pas tout à fait responsable. L'ancien Gouvernement est prêt à assumer la responsabilité de ses actions, et, dans mon opinion, les membres de l'administration actuelle sont également désireux de revendiquer les responsabilités de ce qu'ils ont fait relativement à cette question du Canadian-Northern et de tous les autres problèmes qu'ils ont eu à régler. Mais s'ils sont prêts à assumer l'entière responsabilité pour les choses qu'ils ont accomplies, il faut établir une distinction bien tranchée entre leurs actions et leurs omissions, entre les responsabilités qui incombent à l'ancienne administration, et celles que doit assumer le Gouvernement actuel, qui a pris les rênes du pouvoir, dans le cours de l'automne de 1911, il y a deux ans et demi. Il est bien vrai que le Gouvernement libéral a largement subventionné les entreprises de chemin de fer, qui constitue, à l'heure actuelle, le réseau du Canadian-Northern; il est également vrai qu'en 1911, lorsqu'on garantit les obligations de cette compagnie afin d'opérer le raccordement entre les sections est et ouest de ce réseau, les libéraux employèrent l'argument que le Canada devrait avoir un troisième chemin de fer transcontinental.

Mais permettez-moi de vous faire remarquer à ce propos que, bien que nous ayons dit alors, et bien que je le répète encore à l'heure actuelle, qu'un troisième chemin de fer transcontinental de la nature de celui qu'a entrepris de construire le Canadian-Northern finira par devenir nécessaire afin d'assurer le plein développement du Dominion du Canada, il ne s'ensuit nullement que cette nécessité était alors ou est actuellement immédiate ou pressante. Permettez-moi de développer ma pensée. Le Canadian-Northen, comme on l'a déjà déclaré plusieurs fois depuis le commencement de ce débat, a commencé dans la province du Manitoba, sous la forme d'une entreprise locale. On prolongea ensuite cette voie ferrée, afin d'établir des communications entre cette province et le lac Supérieur. Une fois ce but atteint, le Gouvernement libéral garantit les obligations de la compagnie, afin de lui permettre de prolonger ses lignes de Grandview, Manitoba jusqu'à Edmonton, et de la frontière du Manitoba jusqu'à Prince-Albert. Il s'agissait d'une garantie de $13,000 par mille, pour un parcours de 600 milles dans le premier cas, et de 200 milles dans le second. Ces voies ferrées furent construites. Par la suite, les

gouvernements provinciaux de la Saskatchewan et de l'Alberta accordèrent des subventions à la compagnie, afin qu'elle construisit des embranchements au bénéfice de la population de ces provinces, dans le but de les développer plus rapidement et dans l'intérêt du Canada en général. Un puissant réseau de voies ferrées fut donc établi à travers les provinces de l'Ouest, qui s'étendait pour ainsi dire du lac Supérieur aux montagnes Rocheuses, sous la responsabilité conjointe et du Gouvernement du Canada et des trois provinces des prairies. Dans le même temps, le Canadian-Northern Railway Company entreprit la construction de nombreuses voies ferrées dans l'est du Canada. Si bien qu'en 1911 cette compagnie avait réussi à établir un réseau qui reliait les villes de Québec, Montréal et Ottawa, et Sudbury et Toronto, dans Ontario.

Pour des raisons qui ont déjà été citées en cette Chambre, le Gouvernement d'alors crut qu'il serait désirable que les principaux centres du commerce et de l'industrie, que desservait le Canadian-Northern dans l'est du Canada, fussent directement reliés aux réseaux qu'exploitent la même compagnie dans les provinces des prairies, afin de développer les relations commerciales entre l'est et l'ouest du Canada. Le solliciteur général a condamné le Gouvernement libéral parce qu'il a pris l'initiative à ce sujet. En ma qualité de membre de cette ancienne administration, je n'ai nulle excuse à présenter quant à notre conduite en cette circonstance, au but que nous visions et aux conséquences qui en sont résultées. Nous avons dû nous laisser guider par la nécessité des circonstances, telles qu'elles avaient été créées; nous n'avions en vue que l'intérêt bien entendu de l'ouest du Canada, et à l'heure actuelle, si ce chemin de fer n'avait pas été créé, je doute fort que les liens qui unissent l'Est à l'Ouest canadien seraient aussi puissants. Il se peut que l'entreprise eût pu être reardée d'un an ou deux, mais en tout cas, dans les circonstances telles qu'elles existaient alors, cette partie du projet a été favorisée par l'ancienne administration, et aujourd'hui, la voie est complète entre Toronto et Winnipeg, et elle le sera avant longtemps entre Montréal et Winnipeg. Si l'on s'était contenté du projet originaire, qui consistait à relier Québec au pied des montagnes Rocheuses, projet qui avait la complète approbation du Gouvernement libéral, le Gouvernement actuel et le pays ne se trouveraient pas aujourd'hui en face d'une situation que les orateurs qui m'ont precédé ont qualifiée tour à tour de crise dans le monde des chemins de fer, crise financière, et qui peut, si elle se prolonge, tourner à la crise politique.

M. MEIGHEN: Il n'y a pas de danger de ce côté-là.

M. OLIVER: Bien que nous soyons prêts à accorder à la compagnie du Canadian-Northern tout le mérite qui lui revient pour l'esprit d'entreprise dont elle a fait preuve, il est possible que cette compagnie ou toute autre corporation dépasse la limite raisonnable, à un moment donné; or, il est parfaitement clair, aujourd'hui, que si le Canadian-Northern se débat dans une crise financière, il le doit à sa tentative de relier sa section des prairies à la côte du Pacifique, avant de s'être bâti un trafic profitable sur la section qui relie les provinces des prairies à l'est du Canada, et de cela, le Gouvernement doit assumer sa part de responsabilité. Lorsque Mackenzie et Mann ou Canadian-Northern s'adressèrent à l'ancienne administration en disant: Nous voulons bâtir un chemin de fer transcontinental, nous désirons étendre notre réseau à travers la Colombie-Anglaise; nous avons obtenu la garantie du gouvernement de la province, et nous voulons obtenir des subsides du gouvernement fédéral, afin de pouvoir compléter notre ligne jusqu'à la côte du Pacifique, ils essuyèrent un refus motivé, et jusqu'à l'arrivée au pouvoir de l'administration actuelle, les dépenses qu'ils firent afin de mener ce projet à bonne fin furent des plus restreintes.

Mais aussitôt que le Gouvernement actuel eût assumé la direction des affaires, dès la session du premier parlement, le Canadian-Northern demanda un subside de $6,000,000 pour prolonger son réseau de Yellowhead-Pass à Vancouver, et on le leur accorda, sans lui poser une question, sans lui imposer une seule condition. C'est le Gouvernement du jour qui a engagé le peuple canadien, relativement à la construction prématurée de cette partie du réseau transcontinental du Canadian-Northern, et à cause de cet engagement dont l'administration actuelle doit assumer toute la responsabilité, la compagnie, le Gouvernement et le pays se trouvent aujourd'hui en face des difficultés que nous savons. Jusqu'à date, il a été dépensé, selon les rapports, une somme de $30,000,000 pour la construction de cette section du Canadian-Northern.

Il faudra encore à peu près $23,000,000 pour la compléter, soit une dépense totale d'à peu près $60,000,000 pour défrayer le

coût de construction de cette section de la Colombie-Anglaise. Or, la somme que demande à emprunter la compagnie, à l'heure actuelle, se chiffre à $45,000,000. Donc, si elle n'avait pas entrepris de construire cette section de son réseau, en Colombie-Anglaise, avant que le temps ne fût arrivé, elle n'aurait jamais eu à faire face à la situation actuelle, et de cette situation, l'administration du jour est entièrement responsable, sans qu'elle puisse faire partager une partie de cette responsabilité par l'ancien gouvernement libéral. Je ne désire nullement lasser la patience de la Chambre en critiquant les différents articles de la convention, critique qui a été déjà faite au long par les orateurs qui ont pris la parole avant moi; mais permettez-moi d'ajouter que, lorsqu'il s'agit d'examiner une situation financière des plus sérieuses, lorsque le crédit et la propriété du pays sont en jeu, lorsque le Parlement est appelé à solutionner un problème de cette nature, il est regrettable que l'on ait profité de l'occasion pour mettre en circulation d'un bout à l'autre du pays, et cela sous l'autorité officielle du Gouvernement, un exposé de faits absolument faux relativement aux résolutions qui devaient être soumises à l'examen du Parlement. Il est très regrettable qu'une telle chose se soit produite. Le soir où ces résolutions ont été déposées devant la Chambre, on a télégraphié aux quatre coins du pays, et on doit présumer que c'était avec l'approbation du Gouvernement, toute une série de déclarations à propos de ces résolutions, qui ne sont nullement confirmées par les faits.

L'une de ces affirmations allait jusqu'à prétendre que $15,000,000 valant d'actions du Canadian-Northern seraient placées en fidéicommis, et deviendraient la propriété du gouvernement, afin qu'il pût obtenir le contrôle des actions de la compagnie, advenant le cas où la compagnie ne pourrait faire honneur à ses engagements. Or, les résolutions ne renferment aucune disposition de cette nature.

M. MEIGHEN: Vous avez lu cela dans les journaux libéraux.

M. OLIVER: Dans les journaux conservateurs. Cette affirmation a été faite, cette semaine, par le "Journal" d'Ottawa, dans un article de fond.

M. MEIGHEN: Vous tenez trop compte de ce que publient les journaux libéraux.

M. OLIVER: Je ne veux pas engager la discussion avec l'honorable député; mais je dois lui dire que son observation est puérile. C'est la presse associée qui a transmise la nouvelle et cela, avec l'autorisation du solliciteur général.

M. MEIGHEN: Mon interruption est excusable. Je n'ai, ni directement ni indirectement autorisé cette publication, ni moi ni aucun membre du Gouvernement.

M. BORDEN: Je dois dire que je ne sache pas que le Gouvernement ni aucun ministre ait autorisé pareille publication.

M. OLIVER: En réalité, on a publié la chose. Mes collègues l'ont vue et jusqu'ici n'ont pas jugé à propos de contredire l'affirmation et de mieux renseigner le public sur les faits.

M. FOWLER: La résolution contredit cette affirmation.

M. OLIVER: Le public n'a pas eu l'avantage de lire le texte des résolutions dans les journaux. Il est fâcheux, je le répète, qu'on ait donné publicité à un faux exposé de cette nature sur une aussi importante question. Si je rappelle le fait, c'est afin de prouver que, lorsque les ministériels constatent qu'on les critique au sujet de ces résolutions pour avoir manqué de sincérité apparemment, ils doivent s'imputer le blâme à eux-mêmes ou à leurs amis, puisqu'ils ont déjà prévenu le tribunal de l'opinion publique contre eux.

L'aspect de la question sur lequel, toutefois, je désire appeler l'attention de la Chambre au sujet de ces résolutions, se rattache à certaines questions que j'ai posées au premier ministre, il y a quelques jours. J'espérais qu'il aborderait l'étude de ces questions, au cours de ses observations; mais il ne l'a pas fait.

M. BORDEN: Je dois l'avouer, je n'ai pas bien saisi le sens précis d'une de ces questions, et ce n'est nullement par manque de courtoisie que je n'y ai pas touché hier, mais tout simplement parce que j'espérais être en mesure de donner à l'honorable député une réponse plus satisfaisante, lorsque la question serait délibérée en comité.

M. OLIVER: Je ne récrimine nullement; je me borne à exposer le fait.

M. BORDEN: J'ai l'intention de donner ce renseignement, lorsque nous délibérerons la résolution en comité.

M. OLIVER: Je désirerais obtenir ce renseignement comme point d'appui des observations que je voulais formuler au sujet de ces résolutions. Voici, toutefois, l'aspect de la question que je désire signaler et auquel personne n'a encore touché au cours du débat, sauf une remarque faite en passant par le solliciteur général.

Je le répète, les provinces d'Alberta et de Saskatchewan et autres provinces ont coopéré avec le Gouvernement fédéral à l'exécution de l'entreprise du Nord-Canadien, en garantissant les obligations des embranchements. C'est là une question de souveraine importance pour les populations de ces provinces et pour leurs gouvernements. Inutile d'appuyer davantage sur la situation. Il y a là une vaste région où le flot de population s'est déversé avec une incroyable rapidité. Ces colons qui se sont répandus dans toutes les parties de ces grandes provinces avaient un absolu besoin de communications par voies ferrées. Bien que ce fut au Gouvernement fédéral qu'incombait le devoir d'assurer ces communications par rail, il comprit qu'il s'acquittait pleinement de sa tâche en créant les lignes-mères du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique et force fut bien aux gouvernements provinciaux de prendre les mesures voulues pour établir ces communications, sans quoi la colonisation de ces provinces serait demeurée stationnaire ou aurait rétrogradé. Pour de légitimes raisons, ces provinces avaient garanti les obligations des embranchements du Nord-Canadien jusqu'à concurrence de plusieurs millions de dollars et de plusieurs centaines de milles de voie ferrée. Je tiens à savoir, au nom de ces provinces, dans quelle mesure les intérêts qui y existent doivent bénéficier de ce projet, dans le nouvel essor que doit lui imprimer la garantie proposée. Dans la province d'Alberta 1,400 milles de chemin de fer ont été garantis. Les garanties s'élèvent à $22,000,000. On a construit 500 milles; il y a 200 milles en construction et il reste encore 400 à 500 milles garantis mais non construits. A titre de député au Parlement fédéral, je suis appelé à voter en faveur d'une garantie de $45,000,000 au bénéfice du Nord-Canadien. Naturellement, je tiens à être éclairé sur la nature de cette garantie, sur ses conditions, mais il m'intéresse encore bien davantage de savoir dans quelle mesure la construction des embranchements entreprise dans les provinces d'Alberta et de Saskatchewan bénéficiera du vote que je vais donner. S'il faut que je vote $45,000,000 à la compagnie du Nord-Canadien et si mes électeurs n'obtiennent pas les communications par rail qu'ils comptaient obtenir de la compagnie du Nord-Canadien, je ne détiendrai pas de mandat électif ici à la prochaine législature; qu'on se le tienne pour dit.

[M. Oliver.]

Pour ma propre édification et dans l'intérêt de ces gouvernements provinciaux, je tiens à savoir dans quelle mesure précise bénéficieront de l'aide projetée les entreprises de chemins de fer que ces provinces ont garanties et dont l'achèvement est absolument nécessaire en vue de leur progrès futur et pour le bien être des populations qui les habitent. Les députés de l'Ouest le savent parfaitement, quand on a fait le tracé d'une ligne, donné une garantie et que la ligne est en partie construite, les colons s'établissent sur tout le parcours du réseau, dans l'espoir qu'il sera parachevé. Au cours des deux derniers étés, les travaux sur nombre de ces lignes n'ont pas marché. On a dit aux gens: "La compagnie est dans la gêne, il lui est impossible de se procurer des fonds, vous ne sauriez compter sur la construction de la ligne." Mais si la compagnie obtient ces $45,000,000 du Gouvernement, on voudra savoir pourquoi ces lignes ne se terminent pas, et voilà précisément ce que je tiens à savoir du Gouvernement.

Une VOIX : Ces millions ne serviront pas à la construction d'embranchements.

M. OLIVER : En pareille circonstance, je ne crains pas d'affirmer qu'on ne saurait compter sur mon vote pour cet emprunt.

M. HANNA : Vous vous inspirez trop de l'esprit de clocher.

M. OLIVER: Force m'est bien de subir la critique. J'ai mission de défendre les intérêts des populations que je représente ici. Je me figurais que c'est là notre mission à nous, députés. Force m'est bien de subir la critique.

Il est une autre question que je désire discuter avec le Gouvernement à cet égard. Je remarque que ces résolutions décrètent que ces $45,000,000 ne sont pas affectés au paiement de dettes d'un chiffre élevé contractées par la compagnie du Nord-Canadien.

J'ai suivi attentivement la discussion et, je dois l'avouer, j'envisage cette question sous un tout autre angle que certains députés. Je me demande pourquoi ce Parlement vote cet argent, s'il n'est pas consacré au paiement des dettes contractées par la compagnie. A mon avis, c'est bien là le principal emploi à faire de cet argent. Je m'explique difficilement pourquoi il est stipulé dans ce traité que l'argent que le Parlement est appelé à voter ne serait pas consacré au paiement des $15,000,000 à $20,000,000 de dettes contractées par la compagnie.

S'il y a des créances en souffrance dans la partie du pays d'où je viens, les créanciers ont certainement le droit de savoir pourquoi on ne les paye pas, puisque le Parlement a voté l'argent. Je ne saurais concevoir la pensée à laquelle on a obéi en rédigeant cette convention de manière à stipuler que l'argent à voter ne sera pas affecté au paiement des dettes déjà existantes.

M. BLAIN: Croyez-vous que ces dettes ne seront pas payées?

M. OLIVER: J'ignore si on les paiera, oui ou non.

M. MACDONALD: Ce n'est pas sur les $40,000,000 qu'on paiera ces dettes.

M. OLIVER: Si les millions que, de concert avec l'honorable député (M. Blain), je suis appelé à voter, ne servent pas au paiement de ces dettes; si nous votons cet argent, avec l'entente qu'il ne sera pas affecté au paiement de ces dettes, et que par hasard, elles ne soient pas payées, je me demande ce que nous dirons aux créanciers.

M. BLAIN: Qu'arriverait-il en toute probabilité si le Parlement et le Gouvernement refusaient leur concours financier?

M. OLIVER: Ce n'est pas la question dont la Chambre est saisie. En d'autres circonstances, nous aborderions volontiers l'étude de cette question; mais pour le moment, il s'agit d'une proposition tendant à demander au Parlement de garantir $45,000,000 pour venir en aide à la compagnie du Nord-Canadien. Si la compagnie du Nord-Canadien a besoin de cet argent pour payer ses dettes, je m'explique difficilement qu'on ne l'applique pas au paiement de ces dettes. Si la compagnie est insolvable et qu'elle soit dans l'impuissance de payer, faudra-t-il donc que ces créanciers soient privés de leur argent? Si elle n'est pas insolvable, pourquoi doit-elle cet argent aujourd'hui?

Je tiens aussi à savoir à quel usage cet argent sera consacré.

L'emploiera-t-on à payer les dettes de la compagnie et s'en servira-t-on pour compléter l'entreprise actuellement en cours sous la responsabilité des gouvernements provinciaux de l'Ouest? Ma circonscription comprend un établissement dans la grande prairie de la rivière La Paix. Il est à 200 milles de la station de chemin de fer la plus rapprochée. Huit ou dix cantons sont déjà colonisés. Le Canadian-Northern a une ligne projetée sur une distance de 300 milles à partir d'Edmonton. Le gouvernement provincial lui a garanti 100 milles. La ligne est construite sur quarante milles et les rails sont posés. Le restant des cent milles est je crois en voie de construction, le terrain est nivelé. Je tiens certainement à savoir si ces 100 milles seront terminés.

Il y a une autre ligne courant à l'est d'Edmonton, dont 100 milles sont garantis et sur lesquels douze ou quinze milles sont nivelés. La région est très colonisée et elle a bien besoin de communications par chemin de fer. Je tiens aussi à savoir si cette partie du chemin de fer sera terminée. Il en est de même tout le long de la ligne.

On établit des dispositions pour prévoir ce qui sera fait si la ligne est en défaut. Je veux savoir ce que l'on fera si la ligne est en défaut au sujet de ces lignes garanties par les provinces. Il est vrai que les provinces ont une première hypothèque sur ces lignes et le Gouvernement peut parfaitement dire: Nous n'avons pas de responsabilité au sujet de ces lignes; vous avez l'hypothèque et vous pouvez les prendre. Le solliciteur général nous a dit hier soir que c'était la position prise par le Gouvernement. En parlant de la question de l'amalgamation de ces compagnies, il a dit:

Quels sont les obstacles et les objections qui existent pour le moment? D'abord, avec le système actuel, si une ligne particulière est un encombrement plutôt qu'un avantage pour le réseau, nous sommes en état de l'abandonner; nous sommes en position de dire: Nous n'avons pas besoin de cette inutilité pour le réseau du Canadian-Northern, c'est un passif plutôt qu'un actif.

C'est très bien de dire cela au Parlement quand il s'agit d'une question purement fédérale, mais ce n'est pas du tout satisfaisant pour un député de prendre cette attitude à l'égard d'une affaire qui est vitale dans ces deux grandes provinces des prairies. Si cette compagnie fait défaut, nous voulons savoir ce que fera le Gouvernement fédéral à l'égard de l'exécution de ces entreprises et des garanties que possèdent les provinces. Il se peut que je n'explique pas très bien la situation, mais la province a donné une garantie pour une partie de ligne dont la construction était une nécessité pour le bien-être du Canada et qui aurait dû être construite sous la responsabilité du Dominion. La ligne n'a pas été construite sous cette responsabilité et la province a dû prendre la responsabilité au nom du Dominion. La province ayant pris cette responsabilité, la ligne est construite entièrement ou en partie. La province est responsable pour l'intérêt sur cette partie de la ligne. Le Gouvernement prend pour lui toute l'affaire, il croit devoir considérer cette section spéciale comme un encombrement; il la sépare du réseau principal, la rendant ainsi

incapable de gagner l'intérêt sur l'argent garanti, et la province doit payer la garantie d'intérêt.

Je ne sais pas jusqu'à quel point la position prise par le solliciteur général doit être maintenue dans les arrangements avec ces compagnies, mais c'est une condition qui réclame de l'attention et de la considération, et le Gouvernement fera bien de dire quelles sont ses intentions et de les mettre par écrit dans le bill, ou il ne peut pas s'attendre à l'appui des députés représentant ces provinces. Dans les questions que j'ai posées au premier ministre, j'ai attiré l'attention sur l'article 10 de la résolution. Je ne suis pas assez versé dans l'étude du droit pour discuter l'effet des dispositions de l'article 10, mais je lirai cet article, et je répéterai ma question. L'article 10 est ainsi conçu:

Que, en tant que le Canadian-Northern et les compagnies constituantes et subsidiaires peuvent relever de l'autorité législative du Parlement du Canada, chacune des dites compagnies a plein pouvoir de faire toutes et chacune des choses autorisées par la loi basée sur les présentes résolutions ou stipulées dans la convention et a plein pouvoir, et est tenu d'accomplir et d'exécuter tous les actes, matières et choses qui peuvent être nécessaires ou à propos pour mettre en vigueur l'intention et la signification véritables de la loi basée sur les presentes résolutions et de la convention, et la commission des chemins de fer pour le Canada est par la loi basée sur les présentes résolutions autorisée à faire ce qui est nécessaire de sa part pour donner effet aux dispositions de la dite convention.

J'ai demandé au premier ministre jusqu'à quel point, en cas de défaut, cet article peut affecter les relations entre le gouvernement provincial et ces embranchements. J'espère donc, quand la discussion se fera en comité, que j'aurai les renseignements relatifs à cette question.

J'ai pris beaucoup de temps pour traiter ce sujet, en raison de son importance relativement au projet tout entier. Je dois dire que j'ai été surpris quand j'ai vu dans cette extraordinaire nouvelle donnée par ce journal, que le Gouvernement prenait une garantie sur les 5,000 milles de lignes des provinces des prairies qui formaient la partie la plus importante de toute la propriété du Nord-Canadien. J'ai été stupéfait quand j'ai lu cela, lorsque je savais que les gouvernements provinciaux avaient une première hypothèque sur environ 4,000 de ces 5,000 milles. Je me demandais ce que l'on faisait du droit des gouvernements provinciaux? En examinant la résolution, je constate qu'elle ne détruit pas les garanties détenues par les gouvernements provinciaux; mais après cette nouvelle remarquable publiée par les journaux, je tiens à avoir les renseignements les plus complets sur la signification de cet article 10. Je veux savoir si le Gouvernement a l'intention de se substituer aux droits des provinces comme le dit la nouvelle du journal. La province d'Alberta a, comme je l'ai dit, garanti environ $22,000,000 sur les embranchements du Nord-Canadien et la province de la Saskatchewan près de $18,000,000 pour des entreprises similaires. C'est la région desservie par ces embranchements qui va fournir le trafic pour tout le réseau. Ce serait étrange que ceux dont l'esprit d'entreprise a créé ces lignes soient ignorés dans une loi qui va être votée dans l'intérêt du Nord-Canadien. Je n'ai pas d'animosité contre le Nord-Canadien, mais je ne veux pas que les droits du peuple des provinces de l'Ouest soient subordonnés aux intérêts de cette compagnie. Je ne veux pas que les millions de dollars votés par le peuple du Canada soient employés à terminer les lignes de la Colombie-Anglaise, pendant que les lignes des provinces des prairies seront inachevées et que la population qui compte sur ces lignes restera sans communication.

En 1911, le Gouvernement a fait voter $6,000,000 qui devaient être entièrement dépensés en Colombie-Anglaise. En 1912, il a fait voter $15,000,000 qui devaient être dépensés dans Ontario. Si ces $45,000,000 doivent servir simplement à achever la ligne principale en Colombie-Anglaise et en Ontario, en ignorant les embranchements des provinces des prairies, je dis que le projet ne devrait pas trouver d'appui dans la Chambre. Comme l'a reconnu le solliciteur général et comme tout le monde l'admet, c'est la section des prairies, de cette ligne, qui est la raison d'être de son existence et qui lui fournira son trafic. Et cette section restera-t-elle inachevée et sans prolongement, parce que les gouvernements provinciaux ont eu assez d'esprit d'entreprise pour engager leur crédit pour garantir les travaux, pendant que l'argent du peuple sera employé à terminer les travaux de construction dans les autres sections de la ligne qui ne sont pas aussi nécessaires? Je dis qu'il faut que nous sachions le dernier mot de cette affaire avant de voter en faveur de cette proposition. J'ai été frappé hier soir par les comparaisons que le solliciteur général a faites entre l'action de l'ex gouvernement quand il a garanti les obligations du Canadian-Northern Railway et celle du Gouvernement actuel, à propos des résolutions qui nous sont soumises. La différence était celle-ci: dans le cas du Gouvernement précédent, nous garantissions les

obligations d'une compagnie existante et solvable, mais aujourd'hui le Gouvernement est appelé à aider une entreprise qui, d'après l'évidence qui nous est fournie, ne peut pas être appelée une compagnie en existence et solvable. Il y a des nécessités qui s'imposent aujourd'hui et qui n'étaient pas nécessaires quand l'ex-Gouvernement a donné sa garantie. J'ai été surpris d'entendre le solliciteur général essayer de soutenir—et pourtant je n'aurais pas dû en être étonné, car il a une grande habileté pour discuter—

M. GERMAN: Agilité.

M. OLIVER: Oui, et aussi de l'agilité—il soutenait avec grand talent qu'une troisième ou quatrième hypothèque de ce qu'il nous a laissé entendre comme étant une institution en banqueroute, était une garantie meilleure qu'une première hypothèque, sur absolument la même entreprise. Il a entrepris une lourde tâche, mais je dois dire qu'il s'en est bien tiré, sans que je puisse croire qu'il ait prouvé ce qu'il avançait.

Cette résolution est difficile à accepter. Elle a donné lieu à un grand déploiement d'éloquence hier et aujourd'hui, et je ne crois pas que le sujet soit épuisé.

J'ai passé quelque temps à étudier le sujet et j'en suis arrivé à la conclusion que cette résolution est une tentative préméditée d'établir une société entre un nouvel associé et un débiteur insolvable. Il n'est pas étonnant qu'une telle tentative doive amener une difficulté pour démontrer absolument ce que l'on veut par ce que l'on dit.

Je suis opposé à cette résolution parce qu'elle est imprévoyante, et elle est imprévoyante parce qu'ille est insuffisante. Dans quel but veut-on donner cette aide? C'est pour maintenir le crédit du pays, pour assurer le parachèvement du réseau et pour assurer le maintien du Nord-Canadien, afin de faire concurrence aux lignes existantes. La résolution telle que déposée, assure-t-elle un seul de ces trois objets? Le crédit du Canada n'est pas assuré, puisqu'il est dit dans la résolution que l'argent fourni par l'Etat ne sera pas employé à payer les dettes de la compagnie; ces dettes restent impayées. L'argent qui sera voté assurera-t-il le parachèvement du réseau? On déclarait l'an dernier que la somme de $15,000,000 qui a été votée, suffirait pour compléter la voie. Cette somme n'a pas suffi et il n'y a pas plus de raison aujourd'hui de supposer, d'après les renseignements qui ont été fournis à la Chambre, que cette nouvelle somme de $45,000,000 assurera le parachèvement du réseau. Il est très douteux qu'on réussisse à se procurer $58,000,000, en donnant comme garantie des subventions et des obligations non encore exigibles. Les partisans de la résolution disent que nous avons une hypothèque sur tout ce que possède la compagnie et que l'arrangement comporte des dispositions concernant le transport des biens de la compagnie à l'Etat. Est-ce dans le simple but de faire un placement sûr que nous avançons cet argent? Si c'est le seul but du Gouvernement, il pourrait placer son argent autrement et obtenir de bien meilleures garanties. Le Gouvernement avance l'argent pour empêcher la compagnie de tomber en faillite et assurer son existence, et quand l'argent aura été avancé, les garanties du Gouvernement ne vaudront pas un sou de plus que ce qu'elles valent aujourd'hui. Je crois que cela a été clairement démontré aujourd'hui. Toute la garantie que nous aurons, quand cette résolution si habilement rédigée sera mise à effet, nous l'avons déjà. La résolution est une simple formule, un assemblage de mots, pour déguiser le fait que le Gouvernement avance $45,000,000 au Nord-Canadien, sans garantie, pour empêcher la compagnie de devenir insolvable.

Dans un an, quand l'argent aura été dépensé, quand les $58,000,000 que l'on espère réaliser n'auront pas été obtenus, et quand la compagnie sera encore une fois incapable de faire honneur à ses engagements, toutes les raisons que mon honorable ami vient de donner pour ne pas mettre la compagnie en faillite dès à présent, existeront alors, renforcées de tout l'argent que nous aurons voté dans l'intervalle. Aujourd'hui, nous ne voulons pas être impitoyables, parce que la compagnie a trop de dettes; cependant, nous lui avançons encore $45,000,000 et nous la déclarerons insolvable, si elle n'est pas en état de compléter les travaux et d'assurer le succès de l'entreprise. Si nous ne voulons pas de forclusion aujourd'hui, nous n'en voudrons pas plus après que nous aurons mis encore $45,000,000 dans l'entreprise.

M. MORPHY: L'honorable député raisonne comme s'il était en faveur d'une forclusion immédiate. Est-ce bien ce qu'il voudrait?

M. OLIVER: Il ne s'agit pas de mon opinion, dans le moment; je la ferai connaître plus tard. Le point que je discute et sur lequel j'appelle toute l'attention de mon honorable ami, est celui-ci: présentement nous avons une première hypothèque sur toutes les parties les plus importantes du

Nord-Canadien. Nous pourrions mettre la compagnie en demeure, dès aujourd'hui, mais nous ne voulons pas le faire. Pourquoi? Pour les raisons qui ont été données à la Chambre. Nous allons donner $45,000,000 à la compagnie et après cela notre position ne sera pas meilleure qu'elle est maintenant. Si nous ne voulons pas mettre la compagnie en demeure à présent, la mettrons-nous en demeure plus tard? Je dis certainement non. Le seul résultat de cette résolution sera que l'Etat, au lieu d'être un créancier privilégié, deviendra un associé secondaire dans une entreprise presque insolvable. Je ne veux pas dire que la chose n'est pas nécessaire dans l'intérêt du pays. Je ne discute ni le pour ni le contre. Ce que je veux démontrer, c'est que le Gouvernement a trompé ou a voulu tromper le public, quant à son attitude envers cette compagnie et quant au résultat de l'arrangement qu'il propose. Il a affirmé au Parlement et au pays qu'il obtenait des garanties, quand il ne fait qu'augmenter sa créance, sans augmenter ses garanties, ainsi que la chose a été clairement démontrée cet après-midi.

M. MEIGHEN: Le croyez-vous, vous-même?

M. OLIVER: Non seulement je le crois, mais je le sais. Mon honorable ami ne le sait-il pas aussi?

M. MEIGHEN: Assurément non.

M. OLIVER: Je n'appartiens pas à la profession légale, mais je crois que c'est élémentaire et que je puis, moi-même, le démontrer. Il y a aujourd'hui une première hypothèque détenue par ce Gouvernement de $13,000 du mille pour la ligne de Grand-View à Edmonton. Par là-dessus, il y a certaines obligations émises par le Canadian-Northern—je ne sais pas pour quel montant par mille, mais je me hasarde à dire qu'elles couvrent tout ce qu'il était possible de couvrir. Sur tout cela, mon honorable ami va ajouter une autre hypothèque comme garantie de ces $45,000,000. Supposons que la compagnie fasse défaut et qu'il prenne jugement de forclusion, comment va-t-il trouver sa faculté de rachat dans l'hypothèque qu'il impose maintenant s'il n'assume pas la responsabilité de la seconde hypothèque que le Canadian-Northern a donnée sur cette ligne?

M. MEIGHEN: C'est bien cela.

M. OLIVER: Très bien. S'il ne prête pas les $45,000,000 aujourd'hui et s'il ne prend pas sa troisième hypothèque et si la compagnie fait défaut, il a encore la première hypothèque et il se remboursera de la première hypothèque sans paiement de la deuxième après avoir payé pour la seconde. N'est-ce pas cela? Mon honorable ami admet qu'au lieu de prendre des garanties pour cette section de la ligne il encourt une responsabilité jusqu'au montant de l'hypothèque donnée par le Canadian-Northern. Mon honorable ami ne veut-il rien admettre?

M. MEIGHEN: J'ai mal compris ce que l'honorable député a dit tout d'abord. Il n'y a pas de doute que par les résolutions actuelles nous prenons une plus grande responsabilité. Je croyais que mon honorable ami avait dit qu'en prenant les autres compagnies nous n'avions pas augmenté nos garanties et que nous avions augmenté nos responsabilités. Je savais qu'il avait trop de bon sens pour croire cela.

M. OLIVER: Je ne m'occupais pas de cela. Maintenant que mon honorable ami a parlé de prendre les autres compagnies, je puis déclarer que j'ai entendu hier, ici, plusieurs orateurs déclarer que le capital-actions de ces compagnies constitutives ou auxiliaires avait été réduit, que le capital fictif avait été enlevé de ces compagnies. C'est du moins la manière dont on a fait comprendre la chose au public: que le Gouvernement avait fait un mauvais marché avec Mackenzie et Mann, qu'il les avait mis au pied du mur, leur avait enlevé leurs actions, en avait enlevé le capital fictif et avait réduit le tout à une base de $100,000,000. Voyons maintenant si cette opinion est fondée? Aucunement. Quelle est cette idée de capital fictif?

C'est qu'il y aura des actions qui porteront dividende, si dividende il y a; et si vous réduisez le nombre des actions, vous en aurez moins sur lesquelles vous touchez des dividendes. Prenez le Canadian-Northern-Ontario avec son capital-actions de 10 millions. Supposons que le Canadian-Northern-Ontario gagne des dividendes dans un an, ou dans dix ans, payera-t-il des dividendes sur moins de 10 millions? Pas un sou de moins. Il est vrai que le Canadian-Northern aura le profit des dividendes, mais les dividendes seront payés sur les 10 millions de capital-actions du Canadian-Northern-Ontario, et ainsi de suite. Je regretterais d'accuser nos honorables amis de nous induire volontairement en erreur; ils peuvent avoir cru en faisant cette déclaration qu'ils sortaient vraiment la partie fictive de ce capital. Ils n'en faisaient pourtant rien; ils déposaient le capital-actions comme garantie, mais ils n'en sortaient pas la part fictive, comme le disait aujourd'hui l'honorable député de Calgary; ils donnaient

du capital-actions du Canadian-Northern en plus. Ils ont aussi prétendu que le capital du Canadian-Northern avait été réduit à 100 millions. Pourtant, le capital du Canadien-Northern n'était que de 70 millions il y a un an. Le Canadian-Northern l'a subséquemment porté à 77 millions, de sorte que lorsque le Parlement s'est réuni, le capital commun du Canadian-Northern n'était que de 77 millions. Cette résolution dit qu'il sera porté à 100 millions et la différence sera remise à MM. Mackenzie et Mann; et ils prétendent d'un travers à l'autre du pays qu'ils ont réduit le capital du Canadian-Northern. Ce n'est pas 100 millions, mais 125 millions. Il y avait 77 millions de capital commun aux débuts de la session, et 25 millions d'actions sur débentures que la résolution actuelle permet de convertir en capital commun, de sorte qu'au moment où ils répandaient partout la fausse impression que le capital de cette compagnie avait été réduit à 100 millions, on l'avait comme question de fait augmenté de 102 millions à 125 millions, et MM. Mackenzie et Mann recevaient un cadeau de $23,000,000 sans aucune considération.

M. WHITE: Combien d'actions du Canadian-Northern Mackenzie et Mann possèdent-ils aujourd'hui, et combien en possèderont-ils après l'adoption de cette résolution?

M. OLIVER: Le projet de loi dit qu'ils seront possesseurs de $100,000,000.

M. WHITE: Non, ils possèderont $60,000,000. Mackenzie et Mann ne possédaient-ils pas antérieurement $70,000,000 et n'avaient-ils pas $60,000,000 après? Combien des actions des compagnies auxiliaires possédaient-ils et combien leur en reste-t-il maintenant?

M. GERMAN: Vous ne nous l'avez pas encore dit.

M. WHITE: Je pose la question à mon honorable ami.

M. OLIVER: Quelque fut la quantité d'actions qu'ils possédaient antérieurement ils l'ont versée au fonds du chemin de fer Canadian-Northern.

M. WHITE: Très bien, qui aura la possession de ce fonds?

M. OLIVER: Après que la résolution aura été adoptée, le Gouvernement du Canada en aura $40,000,000 et Mackenzie et Mann, ou ceux à qui ils auront vendu des obligations, auront $85,000,000.

M. WHITE: $60,000,000.

M. OLIVER: $85,000,000

M. GERMAIN: A qui seront les $25,000,000 des actions-obligations rachetables?

M. MEIGHEN: Les porteurs d'actions-obligations ont les débentures.

M. OLIVER: Et qui en a touché le produit?

M. WHITE: Le chemin de fer Canadian-Northern.

M. OLIVER: Oui. Inutile de nous chicaner sur les faits. Le point en discussion c'est que le Gouvernement a annoncé au peuple canadien qu'il avait réduit le capital-actions du Canadian-Northern à $100,000,000, alors que la déclaration n'est pas fondée en fait.

M. WHITE: Ne la croyez-vous pas?

M. OLIVER: C'est une déclaration absolument erronée, faite au peuple du Canada.

M. WHITE: Rien de tel.

M. OLIVER: L'intention du Gouvernement était de faire croire au peuple que la transaction se faisait à son avantage, lorsque, comme question de fait, elle était entièrement à son détriment. On met, aujourd'hui, le pays sous l'impression que le Gouvernement a reçu $40,000,000 du capital-actions du Canadian-Northern détenu jusqu'alors par Mackenzie et Mann. La Chambre sait, d'après les calculs qui ont été faits aujourd'hui, que Mackenzie et Mann possédaient l'an dernier $70,000,000 du capital du chemin de fer Canadian-Northern.

M. WHITE: Et qui encore?

M. OLIVER: Et aujourd'hui ils ont $60,000,000 du capital du Canadien-Nord et le Gouvernement en possède $40,000,000. Voilà de la finance fantastique. Le Gouvernement reçoit $40,000,000 et Mackenzie et Mann ne perdent que $10,000,000.

M. WHITE: Que faites-vous des compagnies auxiliaires, dont ils détenaient le capital?

M. MACDONALD: Elles ne valaient rien. M. Bennett nous a démontrer que vous leur donnez quelque chose en échange de rien du tout.

Sir WILFRID LAURIER: Le solliciteur général nous a appris hier qu'il n'était plus rien de tout cela, que tout avait été balayé.

M. MEIGHEN: Je n'ai rien dit de semblable.

Sir WILFRID LAURIER: Oh, si, vous l'avez dit et répété.

M. l'ORATEUR: C'est le député d'Edmonton qui a la parole.

M. OLIVER: Je persiste à prétendre que la transaction qui nous occupe devrait revêtir, soit la forme d'un prêt à terme, qui, à défaut de garanties solides, devrait au moins pourvoir à ce que l'argent soit dûment employé à payer les dettes et à compléter l'entreprise, soit la forme d'un intérêt suffisant dans la compagnie pour exercer un contrôle efficace sur ses biens.

M. McKAY: L'honorable député s'est demandé ce que sont devenus les emprunts et les dettes de la compagnie. A-t-il lu les articles 4 et 5 de la résolution?

M. OLIVER: Oui.

M. McKAY: N'y avez-vous pas trouvé une explication de la manière dont il est pourvu au paiement des dettes?

M. OLIVER: Je ne pense pas que l'explication me paraîtrait satisfaisante si j'étais l'un des créanciers. C'est réellement l'une des dispositions les plus extraordinaires qui aient jamais été insérées dans un projet de loi. Si mon honorable ami était l'un des créanciers, il ne croirait pas que les dispositions de cet article protègent ses intérêts.

M. GERMAN: Comment empêcheriez-vous le porteur d'une créance contre la compagnie de la poursuivre?

M. OLIVER: Et comment garantirez-vous que ces réclamations seront payées, si elles doivent l'être sur le produit de la vente de certaines obligations en garantie et si la vente de ces obligations en garantie ne réalise pas une somme suffisamment élevée?

M. MORPHY: Par la promesse que l'an prochain on leur donnera un nouveau montant.

M. OLIVER: C'est le seul moyen. Ces obligations en garantie existent à l'heure actuelle et si les sommes dûes ne sont pas payées à même le produit de la vente de ces obligations en garantie, cela signifiera que la vente de ces obligations en garantie n'a pas rapporté un montant suffisant et elles ne réaliseront pas plus demain qu'aujourd'hui.

M. McKAY: Ces dettes continuent à obérer la compagnie.

M. OLIVER: Certainement, et la compagnie n'a pas d'argent.

[M. Oliver.]

M. McKAY: D'après mon interprétation, l'argent est prêté sur certaines obligations en garantie et le recours contre la compagnie est ajourné à l'époque où l'entreprise sera terminée. C'est ce que signifie l'article.

M. OLIVER: Le sens, c'est qu'il n'a en réalité aucune signification quelconque. Je dois avouer que pour ma part je ne le comprends pas et je ne pense pas que celui qui l'a libellé le comprenne davantage.

M. MACDONALD: Lash en connaît la signification.

M. OLIVER: Si c'est lui qui l'a rédigé, je suis tenté à croire qu'il en connaît la signification. Je ne vois certainement rien dans cet article qui assure le maintien de la bonne renommée financière, ni de la compagnie, ni du pays qui adoptera une résolution contenant une disposition aussi extraordinaire. Je prévois même que le contraire arrivera. Je trouve que cet article, et la résolution qui le contient, font peu de cas de la bonne renommée financière du pays et de la compagnie, et si j'étais l'un des créanciers de la compagnie, je serais certainement d'opinion que mes intérêts ne sont pas sauvegardés par les dispositions de cette loi. L'article 5 se lit comme suit:

> Que les entrepreneurs conviennent et s'engagent et doivent de toute autre manière convenir et s'engager à la satisfaction du Gouverneur en conseil à ce que la dette courante du Canadian-Northern et des dites compagnies constitutantes et subsidiaires soit, dans un délai d'un an à compter de l'adoption des présentes résolutions, réduite à la somme normale ou ordinaire courante à être déterminée par le ministre, et dans l'intervalle toute dette courante autre que celle qui peut donner lieu à un litige de bonne foi, soit payée ou réglée de telle manière qu'aucune procédure pour en faire effectuer le paiement ne soit prise ou adoptée.

M. ROSS: Qui prend l'engagement?

M. OLIVER: Les entrepreneurs s'engagent à réduire la dette courante à un montant qui devra être déterminé par le ministre. Maintenant, Mackenzie et Mann, dit-on, sont incapables de faire face à leurs obligations, c'est la raison de leur présence ici, et malgré cela nous assumons l'engagement en leur nom qu'ils solderont leurs créances si nous leur fournissons l'argent.

M. MACDONALD: Mais nous n'avons aucune garantie.

M. OLIVER: Pourquoi, en vérité, irions-nous prendre l'engagement qu'ils paieront à d'autres personnes l'argent que nous leur remettons, au lieu de stipuler qu'il sera tenu

une comptabilité et que l'argent devra aller à ceux à qui il est dû.

M. GERMAN: Qu'on me permette de rectifier les paroles de mon honorable ami. Personne ne prétend que Mackenzie et Mann ne peuvent payer leurs dettes, mais que le Nord-Canadien ne peut pas solder les siennes. Mackenzie et Mann sont en possession de tout l'argent et le Nord-Canadien n'en a pas.

M. McKAY: C'est justement là le point. Le Nord-Canadien n'a pas d'argent. Ce sont Mackenzie et Mann qui soldent les créances.

M. OLIVER: Je suis heureux de l'apprendre. Si mon honorable ami veut amener le Gouvernement à insérer les mots MM. Mackenzie et Mann . . .

M. McKAY: Mackenzie, Mann and Company, Limited.

M. OLIVER: S'il est stipulé que MM. Mackenzie et Mann seront personnellement responsables, il conviendrait de savoir en présence de qui nous sommes. Mais tel qu'il est rédigé, personne ne peut dire quelle est la portée de l'article. Aucune responsabilité n'est imposée à qui que ce soit.

M. MORPHY: La clause interprétative rend le texte clair.

M. OLIVER: Je prétends que si la présente résolution est destinée à atteindre un but quelconque, c'est d'assurer le paiement des dettes de la compagnie, et elle n'y pourvoit point; c'est aussi de voir à ce que l'entreprise soit menée à bonne fin, et elle ne stipule pas qu'elle le sera. C'est encore de s'assurer qu'en cas d'insuccès, les biens de la compagnie deviennent la propriété de la nation, et elle ne l'exprime pas. Sous aucun de ces aspects elle ne s'adapte aux nécessités de la situation. Je combats ces résolutions parce qu'elles nous placent dans la position d'un associé en second se liant avec un insolvable.

Elles obligent en effet à accorder un secours nouveau pour empêcher la banqueroute future. Tout en ayant l'air de prendre une garantie, elles établissent une responsabilité qui est très augmentée. Tout en imposant un fardeau additionnel énorme au crédit du pays, elles ne prévoient rien pour les engagements en cours. Elles n'assurent pas l'achèvement de l'entreprise; elles ne protègent pas les intérêts des provinces; elles ne fixent pas de tarif minimum pour les marchandises et en cas de forclusion elles n'établissent rien pour que le Gouvernement devienne le maître de la propriété.

(Sur motion de M. Bristol, la suite du débat est renvoyée à une prochaine séance.)

La séance est levée à onze heures et douze minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Vendredi, 15 mai 1914.

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

1re LECTURE

D'un bill (n° 195), déposé par M. Currie, pour constituer en corporation le conseil général de l'association des jeunes éclaireurs canadiens.

INSTALLATION TERMINALES DE TORONTO.

L'hon. J. D. REID (ministre suppléant des Chemins de fer) demande à déposer un projet de loi (bill n° 196) concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc du Canada et les commissaires du port de Toronto.

—Monsieur l'Orateur, j'ai par devers moi une note préparée par le sous-ministre et qui explique ce projet de loi. Il se peut que la lecture de ce bill constitue l'explication la plus succincte que je puisse fournir à la Chambre, dans le cas de cette mesure:

Dans le statut de 1913, chapitre 11, 3-4 George V, la description de la propriété qu'on peut exproprier est indiquée comme suit:

Quelques-unes des terres ou toutes les terres et les terrains submergés, dans la ville de Toronto, situés au sud de l'emplacement occupé par la voie de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à partir de la rue Yonge en allant à l'est jusqu'au prolongement vers le sud de la rue Berkeley, et au sud de l'emplacement de la voie de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada, à partir du prolongement vers le sud de la rue Berkeley en allant à l'est jusqu'à la rue Cherry et s'étendant jusqu'à la présente ligne Windmill, et, en outre, une lisière de terrain ne dépassant pas cent cinquante pieds de largeur, immédiatement au sud de la ligne Windmill et s'étendant à partir du prolongement de la rue du Parlement, vers l'ouest jusqu'à la rue Cherry, à l'est.

Le 25 février 1914, l'avocat général du réseau du chemin de fer du Grand-Tronc écrivait comme suit:

Nous venons de découvrir qu'il y a une erreur dans la description des terrains mentionnés au statut relatif au viaduc de Toronto, c'est-à-dire, le chapitre 11 des Statuts de 1913. L'erreur provient de ce que le dessinateur a cru que la ligne Windmill se termine à la rue Cherry, alors qu'elle se termine à la rue du Parlement. Le résultat, c'est que les terrains décrits n'ont aucune borne au sud, entre les rues du Parlement et Cherry. En conséquence, de concert avec le dessinateur du chemin de fer canadien du Pacifique, j'ai fait une nouvelle rédaction du statut, de façon à inscrire à ce dernier la description exacte des terrains en question, et nous avons cru qu'il valait mieux avoir un nouveau statut que modifier celui de l'année dernière. J'adresse une copie du brouillon du bill dans laquelle je n'ai pas inclu la disposition stipulant que cette loi doit être mise en vigueur par proclamation.

La description de la propriété, telle qu'elle est indiquée dans le bill proposée, est comme suit:

Quelques-unes des terres ou toutes les terres et les terrains submergés, dans la ville de Toronto, situés à l'ouest de la limite de l'est de la rue Yonge, au nord de la limite du sud du présent emplacement de la voie de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, à partir de la rue Yonge en allant à l'est jusqu'au prolongement vers l'est de la rue Berkeley, et au sud de l'emplacement de la voie de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada à partir dudit prolongement de la rue Berkeley et allant à l'est jusqu'au prolongement vers le sud de la ligne qui sépare les emplacements 8 et 9, au sud de la rue Mill, auparavant la rue Front, suivant un plan de l'immeuble de l'hôpital de Toronto, porté sous le numéro 108, aux registres du bureau d'enregistrement de ladite ville, à l'est dudit prolongement vers le sud de la ligne qui sépare lesdits emplacements 8 et 9, et au sud d'une ligne tracée le long des limites méridionales des lots de grève cédés par la couronne à Gooderham et Worst et William Gooderham, et au sud de la nouvelle ou présente ligne Windmill, ces bornes frontières étant celles des terres de la couronne. Ainsi tout ou toute partie de tous les cent cinquante pieds des terres et terrains submergés, au nord, cédés à la compagnie National Iron Work, Limited, par ladite ville de Toronto, d'après une convention qui porte la date du 21 août 1909.

Le projet de ce bill a été approuvé par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, par la commission du port de Toronto, par la corporation de la cité de Toronto et par le bureau des commissaires des chemins de fer du Canada.

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

SEANCE DU SAMEDI.

Le très hon. R. L. BORDEN propose:

Que la Chambre se réunisse samedi, le 16 courant, et tous les samedis suivants, jusqu'à la fin de la session, et que les heures des séances à l'ordre des procédures soient les mêmes que le vendredi.

Sir WILFDID LAURIER: La proposition que la Chambre siège, le samedi, n'est ordinairement faite que lorsque tout le programme du Gouvernement a été déposé sur le bureau. Ce programme est encore incomplet, en ce sens, du moins, que le budget supplémentaire n'a pas encore été soumis à la Chambre. Si c'était tout, je ne m'opposerais pas aux séances du samedi, parce que je désire autant que qui que ce soit aider à terminer le travail qui nous reste encore à expédier. Je ne sache pas, cependant, que ce soit là tout. Mon très honorable ami a peut-être d'autres questions à nous soumettre. Mais, indépendamment de cela, il y a objection à siéger le samedi.

Vu que la saison est bien avancée; je ne m'opposerai pas à ce que la Chambre siège le samedi; mais j'exprimerais à mon très honorable ami l'opinion qu'on ne commence pas demain. L'avis qu'on nous a donné est de date trop récente. En effet, ce n'est qu'hier que nous avons entendu parler, pour la première fois, que le Gouvernement avait l'intention de faire siéger la Chambre, demain et les samedis suivants. Mon objection à ce que la Chambre siège demain repose sur le fait qu'un grand nombre de députés ont pris des engagements pour ce jour-là, et c'est aussi ce qui m'est arrivé de faire. Si l'on nous donne avis que la Chambre siégera samedi prochain et les samedis suivants, les honorables membres de cette Chambre pourront se préparer en conséquence. J'espère donc que mon très honorable ami modifiera sa motion de telle sorte qu'elle ne se rapporte pas à demain, mais aux samedis suivants.

M. BORDEN: J'apprécie ce que mon très honorable ami a dit à propos de l'énoncé à la Chambre du programme du Gouvernement, mais je ne vois, en ce moment, rien qu'on doive soumettre à l'étude; le budget supplémentaire excepté. En ce qui a trait aux séances du samedi, j'espère que mon très honorable ami n'insistera pas trop sur son objection. Je serai très heureux qu'on ne soumette à l'étude le samedi que des questions non contentieuses et rien enfin qui puisse soulever des objections de la part de mon très honorable ami. Je crois que nous avancerons ainsi la besogne. Quant à la date qui doit marquer le commencement des séances du samedi, je suis prêt à accepter les vues des honorables membres de la gauche. Je crois que nous pourrons faire certain travail, sans nuire à l'intérêt public, en l'absence des autres membres de la Chambre qui ont déjà pris des engagements. Si cela convenait à mon très honorable ami, je serais heureux que l'on adoptât cette motion telle qu'elle est.

Sir WILFRID LAURIER: En face de cette explication, je retirerai mon objection. D'après ce qu'il vient de dire, je comprends que mon très honorable ami n'a pas l'intention de soumettre à l'étude de la Chambre autre chose que le budget supplémentaire. Quant au programme de la séance de demain, je suis heureux qu'il ne comporte aucune question d'une nature contentieuse, ce qui nous permettra d'expédier toute la besogne possible.

M. BORDEN: Si mon honorable ami veut m'envoyer une note de ce qu'il croit que la Chambre peut opportunément étudier demain, je serai très heureux d'accepter sa manière de voir.

(La motion est adoptée.)

QUESTION RELATIVE A LA FARMERS' BANK.

M. LEMIEUX: J'ai reçu ce matin plusieurs lettre dans lesquelles on me demande des renseignements au sujet de l'attitude du Gouvernement à l'égard des déposants des banques que j'ai déjà nommées, savoir: la banque du Peuple, la banque Ville-Marie et la banque de Saint-Jean. Je prie instamment mon honorable ami le ministre des Finances de se procurer une liste des déposants de ces banques avant que ne soit mis à l'étude le projet de loi concernant la Farmers' Bank.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Cette demande de l'honorable député ne diffère pas de celle qu'il faisait il y a une journée ou deux. Je constate qu'il n'existe pas au ministère de liste des déposants des banques en question, et je doute que nous puissions nous en procurer. Le sous-chef du ministère a écrit au liquidateur de l'une ou de chacune de ces banques, pour savoir s'il n'en pourrait pas obtenir cette liste. Comme il n'y a rien de certain, je ne ferai aucune promesse à mon honorable ami. En tout cas, nous nous occupons de ce qu'il a demandé.

MORT DE M. F. D. MONK.

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre): Avant qu'on passe à l'ordre du jour, j'ai le pénible devoir d'annoncer la mort de l'honorable Frédérick Debartzch Monk, qui occupa pendant de longues années un siège en cette Chambre et qui fut aussi membre du cabinet actuel. Mes relations avec M. Monk datent de 1896, de l'année où nous fûmes tous deux élus membres du Parlement; depuis ce temps-là, les affaires publiques nous avaient mis en rapports très intimes, et il m'avait fait le très grand honneur de m'accorder son amitié. S'il a parfois existé entre nous des divergences d'opinions sur des questions d'intérêt général, des divergences assez profondes pour l'amener, il y a plus d'un an, à sortir du cabinet, je suis heureux de pouvoir dire qu'elles n'ont jamais porté atteinte à l'amitié étroite qui nous unissait l'un à l'autre.

M. Monk possédait de rares qualités; très versé dans la science du droit constitutionnel, c'était un excellent parlementaire, un homme de grand talent dont la parole faisait autorité à la Chambre et dans les affaires publiques. A certains égards, son caractère et son tempérament n'étaient pas ceux de l'homme public; c'était, en effet, un homme singulièrement impressionnable, beaucoup plus sensible que ne se l'imaginaient peut-être ceux qui ne vivaient pas dans son intimité. Ce qui caractérisa sa carrière d'homme public, ce fut une haute conception de son devoir, ce fut le désir d'accomplir aussi parfaitement que possible ce qu'il considérait comme son devoir envers le pays.

Sa mort crée un vide profond dans les rangs des hommes publics du Canada; c'est une perte que nul ne déplore plus que moi. Depuis de longues semaines et même de longs mois, on savait qu'il ne relèverait pas de la maladie qui l'empêchait de sortir de chez lui. Je me crois donc autorisé à présenter à ceux des membres de sa famille qui lui survivent les condoléances de la Chambre des communes, du Parlement du Canada et celles de la population entière.

Le très hon. sir WILFRID LAURIER: Monsieur l'Orateur, la triste nouvelle que mon très honorable ami vient d'annoncer à la Chambre n'était pas tout à fait inattendue, car, ainsi qu'il l'a dit, depuis de longs mois et même depuis quelques années, M. Monk sentait ses forces défaillir; mais si l'on ne comptait plus sur son rétablissement, on ne s'attendait pas à le voir disparaître aussi tôt que cela. Ceux d'entre nou qui ont connu M. Monk—et je l'ai connu depuis son enfance, si je puis dire—savent qu'il était abondamment pourvu des qualités que mon très honorable ami lui a attribuées. On ne sait généralement pas que sa santé a commencé de s'altérer le jour où il perdit une épouse charmante qui avait été pour lui la plus précieuse conseillère en même temps que l'amie et la compagne de chaque jour. Je crois qu'il ne s'est jamais complètement

remis du coup qu'il reçut en cette circonstance.

M. Monk jouissait d'une grande réputation dans la province de Québec et appartenait à une famille qui s'y est distinguée dans la magistrature et dans la vie publique. A plusieurs égards, ils possédait lui-même les talents de son distingué père, et j'admets avec mon très honorable ami que son tempérament et ses talents l'appelaient à la magistrature plutôt qu'à la vie publique. Tous ceux qui ont vu M. Monk à la Chambre doivent être convaincus comme moi que si on l'eût élevé à la magistrature, comme son père l'avait été, il eût exercé sa charge avec dignité et eût fait servir à l'accomplissement de ses devoirs ses rares qualités de jurisconsulte et sa science profonde du droit constitutionnel.

Au nom de ceux des membres de la Chambre dont ce fut le désagréable devoir de différer d'opinion avec lui sur bien des questions, je prie le premier ministre de vouloir bien présenter à sa famille les condoléances de ceux qui furent ses adversaires en même temps que l'hommage des sympathies de ceux qui furent ses amis politiques.

L'hon. L. P. PELLETIER (directeur général des Postes) (texte): Monsieur l'Orateur, à la suite du très honorable premier ministre et du très honorable chef de l'opposition, il me sera permis, je l'espère, d'ajouter quelques mots au tribut d'éloges et aux hommages qui sont tombés de leurs lèvres en souvenir de celui qui vient de nous quitter.

M. Monk occupait dans le monde politique et dans le cœur de la population de la province de Québec, une large place. Amis comme adversaires, tous le tenaient en très haute estime. Citoyen éminent, c'était un homme dont toute la province de Québec était fière à juste titre. Ceux qui différaient d'opinion avec lui ne pouvaient s'empêcher de le considérer comme faisant grandement honneur à notre race.

J'ai été son collègue dans le Gouvernement actuel, et même après qu'il fut sorti du cabinet, nos relations ont continué d'être les plus cordiales. Sa mort pour moi, comme pour toute la province de Québec, est une cause de profonds et sincères regrets. La place qu'il laisse sera bien difficile à remplir.

Un des derniers actes de sa vie peint bien le caractère distinctif de toute sa carrière. Quand il constata que la maladie qui l'a conduit au tombeau l'empêchait de remplir ses devoirs parlementaires, comme il aurait aimé à le faire, et d'exécuter le mandat que les électeurs de Jacques-Cartier lui avaient confié, il n'a pas voulu attendre que la mort vînt le chercher, préférant, par un sentiment de haute délicatesse, envoyer sa démission de député.

En présence de cette démission, j'ai été l'un de ceux qui ont proposé de ne pas faire l'élection maintenant, conservant toujours l'espoir que cet homme distingué pourrait reprendre sa place parmi nous, comme député de Jacques-Cartier. Mais Dieu en a décidé autrement, et nous n'avons qu'à nous incliner devant sa divine volonté.

Je me joins au premier ministre et à l'honorable chef de l'opposition, pour offrir à sa famille les hommages de mes plus profondes sympathies.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (texte): Monsieur l'Orateur, je me découvre avec respect devant la tombe de notre ancien collègue. Nous devons l'hommage de nos regrets à celui qui n'est plus et à sa famille nos sympathies les plus profondes.

Frederick Debartzch Monk a joué un rôle considérable dans ce Parlement, et sa disparition est une perte non seulement pour sa province natale mais pour le Canada tout entier.

Professeur à l'université Laval, il a formé toute une génération de professionnels, et ses élèves—même ceux qui ne partageaient pas ses opinions politiques—avaient pour lui une haute admiration.

Nous savons, nous ses anciens collègues, combien sa science du droit constitutionnel avait fait de lui un parlementaire hors ligne. Il était écouté ici en cette Chambre, et à la tribune sa parole éloquente fixait l'attention.

Notre regretté collègue était de grande race. Par sa mère, il appartenait à l'ancienne noblesse canadienne. La famille De Bartzch a joué un rôle éminent à l'époque du régime seigneurial.

Du côté paternel, il appartenait à une famille de jurisconsultes distingués. Son père, Anglais d'origine, s'était depuis longtemps rallié aux Canadiens français au milieu desquels il vivait. Ce fut une des grandes figures de notre cour d'appel. Et par son épouse, dont la mort prématurée a laissé de si vifs regrets, il était allié à la famille Cherrier, dont le chef, Côme-Séraphin Cherrier, fut sous l'Union l'ami et le conseiller de Lafontaine et plus tard de Dorion.

Dans ce milieu intellectuel, M. Monk avait hérité des qualités des uns et profité du contact des autres. Avec lui disparaît l'une des supériorités de notre pays.

Le Gouvernement sera, sans doute, représenté à ses funérailles. Ceux qui l'ont combattu parce qu'ils différaient radicalement d'opinion avec lui, y seront eux aussi, parce que devant la mort tout s'oublie et tout s'efface. Seul, le bon souvenir demeure.

L'hon. C. J. DOHERTY (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, la mort de M. Monk prive le pays d'un homme distingué. On sait qu'il a consacré au service du Canada les plus belles années de sa vie, apportant à cette tâche toutes les qualités qui lui donnaient droit au premier rang parmi les hommes publics, rang auquel il s'éleva si aisément et se maintint avec tant de dignité. On sait aussi qu'au cours de toute sa carrière il a toujours fait montre, chose encore plus précieuse peut-être et plus rare, du désintéressement le plus complet qui, j'en suis sûr, fait l'admiration de tous ceux qui ont vu cet homme aux vues les plus élevées s'employer avec une activité que rien ne pouvait lasser à rendre les plus utiles services à son pays en mettant à contribution les dons exceptionnels dont la nature l'avaient doué. C'est une perte que le Canada a toute raison de pleurer.

Ayant vu le jour la même année et dans la même ville, nous avons grandi l'un à côté de l'autre et avons toujours été unis par les liens de l'amitié; et si grande que soit la perte que fait le pays, je crois que c'est plutôt la douleur que je ressens à la perte de l'ami que j'estimais, que j'admirais et chérissais qui fait que je ne puis m'abstenir de témoigner ma sympathie aux êtres chers que sa mort met en deuil. Telle est la raison qui m'a fait ajouter un mot à ce que nos collègues ont dit avant moi.

SUITE DE LA DISCUSSION DE LA RESOLUTION TENDANT A VENIR EN AIDE AU NORD-CADADIEN.

La Chambre passe à la suite de la discussion sur la motion de M. Borden l'invitant à se former en comité général pour examiner un projet de résolution tendant à venir en aide au chemin de fer Nord-Canadien.

M. EDMUND BRISTOL (Toronto-centre): Monsieur l'Orateur, j'aimerais à faire quelques observations sur un sujet que je considère comme l'un des plus importants de tous ceux qui ont fixé l'attention du Parlement. J'ai prêté l'oreille la plus attentive au discours que mon honorable collègue de Calgary (M. Bennett) faisait hier. Je n'entends pas relever tout ce que ce discours a de personnel. Il me semble que l'honorable député aurait bien fait de nous dire quel est l'auteur du rapport qu'on lui a fourni au sujet de la situation du Nord-Canadien, rapport dont la préparation a dû demander de longs mois de travail et coûter une somme considérable. Il eût été intéressant de savoir quels sont ceux qui ont soldé le coût de ce rapport et l'ont fourni à l'honorable député; et quand celui-ci se livrait à sa critique anonyme, la Chambre eût été bien aise d'entendre la lecture de la lettre qui lui a été remise par cet ingénieur que l'on dit avoir déjà été à l'emploi de Mackenzie et Mann. Les critiques provenant de sources inconnues ne paraissent pas de mise dans un débat de l'importance de celui-ci, dans un débat où il importe d'apporter les preuves les plus concluantes et d'exposer les faits de façon aussi complète que possible.

Je n'admets pas que le représentant de Calgary ait le monopole de la probité, ni que de tous les membres de la Chambre, il soit le seul qui, à l'heure actuelle, ait à cœur l'intérêt bien entendu du pays. A l'entendre, rien ne serait plus honteux que le travail qui se fait depuis nombre d'années dans les coulisses de la Chambre. Cherche-t-il a insinuer par là que les intrigants ont profité du projet dont il s'agit en ce moment pour se faufiler jusqu'auprès du Gouvernement? Est-ce là ce qu'il veut dire? Dans ce cas, il devrait avoir au moins le courage de préciser son accusation. Mais il ne se trouve, ni ici ni ailleurs, pas une seule personne pour croire que le Gouvernement se serait, directement ou indirectement, laissé influencer par des intrigants sur une question de cette importance. N'est-il pas évident que si l'on avait osé tenter des démarches indiscrètes auprès du premier ministre, du ministre des Finances, ou de tout autre membre du cabinet, les intrigants se trouveraient aujourd'hui en bien plus vilaine posture? Pas n'est besoin d'insister davantage sur la corruption parlementaire. Si elle n'existe pas à la Chambre, celle-ci n'a pas à s'en occuper. Si elle a déjà existé depuis que l'honorable député occupe un siège ici, il le savait; or, il avait assez de talent, il était assez bien doué sous le rapport de la parole pour dénoncer la chose et la porter devant le tribunal compétent. Ceci dit, je laisse à mon honorable ami le soin

d'aller discuter cette question là où il convient.

Le Gouvernement se trouvait en face de cet état de choses: il avait un chemin de fer transcontinental en voie de construction mais en tronçons séparés. Il a découvert que les diverses provinces, à l'exception d'une seule, avaient garanti certaines obligations de cette ligne, que le gouvernment de sir Wilfrid Laurier avait garanti des obligations et donné des subsides formant un total de $58,000,000. En conséquence, cette ligne ne se trouvait pas dans la position d'un chemin de fer provincial, mais bien d'un réseau transcontinental accepté publiquement par le Parlement, ce qui fait que les capitalistes de l'étranger pouvaient la considérer comme un réseau transcontinental possédant la faveur du peuple de ce pays tout autant que le Transcontinental national, cet enfant de mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier). Les positions étant ainsi définies, je vais m'occuper un instant des accusations de garanties extravagantes qu'il a portées durant ses trois heures et demie de déclamations oratoires plus ou moins vigoureuses et portant de San-Francisco au pole Nord. Les provinces de l'Ouest doivent avoir des lignes d'embranchement; elles doivent soit les construire elles-mêmes, soit trouver des entrepreneurs qui se procurent les capitaux nécessaires avec les fonds publics au moyen d'obligations garanties par l'Etat. Nous en avons eu au Canada un exemple frappant de construction par le gouvernement et, dans mon humble opinion, le peuple de ce pays se contente de permettre aux entreprises particulières de construire des chemins de fer avec les garanties du Gouvernement et avec une surveillance convenable, surtout quand ce chemin de fer doit plus tard vendre son transport qui est contrôlé par le peuple au moyen de la commission des chemins de fer. Il appartenait aux provinces même de déterminer le meilleur moyen de faire parvenir des embranchements aux colons. Ceux-ci devaient avoir les embranchements et les avoir immédiatement si l'immigration devait continuer et les terres de l'Ouest se peupler de ceux qui vivent en faisant pousser du grain. J'irai jusqu'à dire que le système de garanties du Trésor public pour la construction des chemins de fer a été plus avantageux pour l'Ouest canadien qu'aucun système qui ait jamais été proposé par le Gouvernement ou par des particuliers. Deux choses militent en faveur de la garantie du gouvernement. Tout d'abord, elle permet à l'entrepreneur de se procurer les sommes nécessaires à la construction à un taux d'intérêt moins élevé qu'il ne saurait trouver ailleurs, parce que l'endos du Gouvernement fait comprendre au capitaliste de l'étranger qu'il s'agit d'une partie de réseau dont le Gouvernement juge la construction impérative. Ce système a un autre avantage, c'est que la ligne, une fois construite, a des charges fixes moins élevées, parce que les obligations ainsi garanties payent un intérêt moins élevé et le chemin de fer n'ayant pas besoin de faire autant de recettes pour payer ses obligations garanties, les frais sont moins élevés pour le colon. Par conséquent, il semble futile pour un homme de l'Ouest de venir nous dire que ces garanties ont été extravagantes.

Je crois pouvoir dire que l'honorable député ne ferait pas une telle déclaration dans l'Alberta, parce qu'il sait combien les colons de cette province désirent avoir les embranchements de chemin de fer. Nous avons aussi les déclarations de l'honorable député de McLeod et du premier ministre de la Saskatchewan qui nous disent combien ces embranchements sont nécessaires. L'état de choses se trouvant tel, le Gouvernement fédéral se trouvait vis-à-vis de la situation suivante: il avait un réseau en partie terminé qui avait été garanti tant par les provinces que par le Dominion pour en faire une ligne transcontinentale, et la question qui se posait était celle-ci: "Aiderons-nous ce réseau à devenir transcontinental ou le laisserons-nous tomber aux mains du liquidateur"? Ou encore, comme le disait hier l'honorable député, allons-nous réunir tout le capital-actions, éliminer Mackenzie et Mann et nommer un monsieur quelconque pour diriger la compagnie? Qu'est-ce que le Gouvernement a d'abord fait? La première chose qu'il a faite a été de faire une enquête sérieuse dans les affaires de la compagnie. Mon honorable ami se plaint de ce que les témoignages n'ont pas été donnés sous serment. Cependant, nous avons continuellement des enquêtes conduites au sujet des affaires de certaines compagnies de ce pays. Quand il s'élève un doute dans ces vastes combinaisons ou absorptions de compagnies, vous choisissez des experts comptables pour examiner les affaires d'une compagnie avant de l'absorber et je n'ai jamais entendu dire que, lors de la formation de ces vastes combinaisons, on ait fait d'autre enquête ou apuration que celle que le Gouvernement a fait exécuter dans le cas actuel.

Les gens que nous avons devant nous ne sont pas des criminels, ce ne sont pas des inconnus, et le Gouvernement a requis les services du contrôleur du ministère des Finances, du contrôleur du ministère des Chemins de fer et du contrôleur de l'Intercolonial pour conduire cette enquête. En outre des résultats de leurs recherches, vous avez les déclarations sous serment de deux hauts fonctionnaires de la compagnie qui vous disent que, tant qu'il s'agit de Mann et Mackenzie, ces messieurs n'ont pas fait un dollar dans l'entreprise. Le 14 décembre 1906, j'avais le plaisir d'assister à un banquet donné dans la ville de Toronto. Ce banquet était donné par le Board of Trade aux deux hommes distingués qui contrôlent les intérêts de la compagnie Canadian-Northern. Sir Mortimer Clarke, lieutenant-gouverneur de la province d'Ontario, présidait le banquet. A cette occasion, les hommes les plus distingués, sénateurs, premiers ministres et ex-premiers ministres s'étaient réunis devant cette assemblée—ce n'est pas plus tard qu'en 1906—M. Z. A. Lash a fait cette déclaration:

Maintenant, messieurs, je veux vous dire un autre secret. Pendant toutes ces années, ni M. Mackenzie, ni M. Mann n'ont retiré pour eux-mêmes un seul dollar de la caisse du réseau du Canadian-Northern, soit en profit d'entrepreneurs, soit autrement. Ils ont donné leur temps et leurs services inestimables sans rémunération et bien qu'ils aient fait plus de voyages dans les intérêts du chemin de fer que qui que ce soit à Toronto, il n'ont jamais demandé un sou pour leurs dépenses de voyage. Au contraire, ils ont utilisé leurs moyens et leur crédit pour faire des avances de millions de dollars destinés à ce réseau de chemins de fer et, dans les débuts, ils ont risqué et leur fortune et leur avenir pour le bénéfice de l'entreprise.

Mon honorable ami a pris plaisir à dénigrer M. Z. A. Lash et à faire des allusions malveillantes sur son compte. J'oserai dire, en présence d'un avocat quelconque de la province d'Ontario et même du Canada, qu'il n'exite pas dans sa profession d'homme plus hautement estimé que M. Z. A. Lash. Il a fait partie d'une étude hautement cotée de la province d'Ontario pendant toute une génération. Pendant des années, il a été avocat de l'Association des banquiers. Durant une génération, il a fait partie de la "Law Society" et s'est occupé des affaires légales de cette province. Sa parole serait acceptée par n'importe qui dans l'Ontario, banquier ou homme d'affaires, et j'aime à croire que les déclarations qu'il a faites dans cette circonstance et de cette manière peuvent être acceptées comme vraies par les députés de cette Chambre. Un honorable député me rappelle en ce moment que M. Z. A. Lash a été aussi sous-ministre de la Justice.

L'examen de comptes par le Gouvernement, fait, je le crois, avec tout le soin possible, n'est qu'une preuve corroborative de ce que savaient déjà ceux qui ont connu l'étendue de ce travail, de ceux qui l'exécutaient et qui savaient pourquoi ils l'exécutaient. Mon honorable ami étend la main et dit: "Ceci dépasse la crédulité humaine." Quand vous avez commencé une grande entreprise, débuterez-vous en l'épuisant comme l'honorable député voudrait nous le faire croire? En premier lieu, la banque ne le permettrait pas. Je suis parfaitement convaincu que, lorsque la banque Canadienne du Commerce a fait déposer à MM. Mackenzie et Mann toutes les garanties personnelles et autres dont ils disposaient pour leur permettre de conduire l'entreprise, elle n'aurait pas permis à ces messieurs de prendre un sou de l'argent. Ces hommes avaient l'ambition de construire une grande ligne transcontinentale et il consentaient à attendre la fin de cette gigantesque entreprise avant d'en récolter des bénéfices auxquels ils ont bien droit et que personne ne voudra, j'en suis sur, leur disputer. Par conséquent, je crois qu'on peut admettre comme fait acquis que MM. Mackenzie et Mann n'ont pas reçu un sou de profit dans cette entreprise et que leur seul profit est celui qui leur est venu des actions ordinaires, seule chose qu'ils ont droit de prendre en vertu de leur convention avec l'Etat.

Le Gouvernement ayant examiné les comptes et s'étant mis au fait de l'état exact des choses, il devait raisonnablement considérer la situation. En examinant cette situation, il était naturel d'approfondir le tout, de bien peser les demandes des requérants et d'étudier quels droits ils avaient de venir demander secours au Trésor public. Mon honorable ami dit que ces messieurs sont les premiers mendiants du pays. Je ne savais pas que demander de l'aide financière d'une banque fut de la mendicité quand vous donnez des garanties et que vous payez en actions ordinaires.

Pour moi, c'est une transaction ordinaire d'affaires. Au lieu d'aller trouver un banquier il était plus naturel de venir demander au Gouvernement, parce que personne n'est plus vitalement intéressé que le Gouvernement dans le succès de cette entreprise et, si l'affaire est bonne pour un banquier, elle l'est certainement d'avantage pour l'Etat. C'est certainement bien plus avantageux pour le peuple du pays, parce

que l'aide que le Gouvernement peut donner à l'entreprise coûtera évidement moins cher que celle que pourrait donner un banquier particulier. En aidant le réseau, le Gouvernement aide aussi le pays tout entier, et il valait beaucoup mieux que Mackenzie et Mann vinssent demander au Gouvernement que de demander au banquier en donnant leurs actions ordinaires, pour la raison que, s'il y a des actions ordinaires à donner, il vaut mieux qu'elles soient possédées par le peuple.

Le Gouvernement, après avoir vérifié exactement l'état de choses et ayant vu les requérants, il est simplement juste et équitable pour eux de montrer ce qu'ils avaient placé dans cette entreprise qui pouvait leur valoir la considération du pays.

Ces hommes ont acquis leur expérience dans la construction des chemins de fer sur le chemin de fer Pacifique-Canadien dans l'Ouest. Je ne crois pas que personne parmi ceux qui m'écoutent, en ce moment, ne doute qu'ils ne connaissent pas plus en fait de construction de chemins de fer qu'aucun autre individu dans ce pays. Je ne crois pas qu'aucune personne renseignée sur ces matières puisse dire qu'il y a en Canada deux hommes qui possèdent autant de connaissance et d'habileté pour construire un chemin de fer économiquement et sagement que les deux promoteurs du Nord-Canadien. Ayant acquis de l'expérience dans l'Ouest, ils ont commencé à construire des chemins de fer pour eux-mêmes en 1896. Il ne faut pas oublier qu'en 1896 il n'est venu au pays que 21,000 immigrants, et je demande que l'on n'oublie pas non plus que la grande et puissante compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien ne voulait pas à cette époque construire une seule ligne subsidiaire, ne voulait pas placer un seul dollar dans des embranchements. Pourquoi? Parce qu'elle n'avait pas dans l'avenir du Canada la même foi que ces deux hommes possèdent. Ils ont le mérite d'avoir eu foi dans le Canada et d'avoir compris que la construction de lignes secondaires dans le Nord-Ouest était nécessaires, afin que les prairies pussent être colonisées et que le Canada pût devenir un des plus grands pays du monde. Comment sais-je cela? Il y avait en 1896, dans le Manitoba, trois chartes de chemin de fer à la disposition de ceux qui en voudraient, mais personne ne voulait toucher ni aux concessions ni aux autres valeurs offertes. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien n'en voulait pas. On se disait qu'il n'était pas nécessaire pour elles de construire ces chemins de fer, parce que si quelqu'un se sentait le désir de construire un embranchement, le trafic viendrait en définitive à sa ligne principale et l'embranchement pourrait être acquis à bon compte par le Pacifique-Canadien. La compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien aurait pu avoir ces chartes, si ce n'eut été du génie de ces deux hommes qui ont réussi à relier Port-Arthur à Winnipeg. Ils ont construit cette ligne, de sorte que, lorsque le gouvernement du Manitoba eut la faculté d'acheter le Northern-Pacific, il n'y avait à part la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien que deux hommes pouvant transporter le grain aux Grands lacs, donnant ainsi à l'Ouest la seule chose qu'il demandait avec instance depuis des années, c'est-à-dire la concurrence des transports. Je n'ai pas besoin de dire que c'est le gouvernement du Manitoba qui a fait cela. Je veux en donner à l'honorable ministre des Travaux publics le mérite qui lui appartient, mais il faut deux parties pour faire un marché; et c'est parce que Mackenzie et Mann ont mis leur énergie et leurs capitaux dans cette entreprise, qu'il y a aujourd'hui un chemin de fer de Winnipeg à Port-Arthur. Personne autre qu'eux auraitent pu louer le chemin de fer Northern-Pacifice-Manitoba et de cette façon établir la concurrence dans les transports de l'Ouest canadien. C'est le premier résultat.

La construction de ces chemins de fer en 1896, que personne autre ne voulait entreprendre, donna à Mackenzie et Mann 4,100,000 acres de terre. Ils paraissent avoir gardé 100,000 acres de ces terres pour eux-mêmes, et ont placé les autres 4,000,000 d'acres au bénéfice du Canadian-Northern. Mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) dit qu'une partie de ces terres ont été plus tard échangées pour une autre subvention qui, elle, a été attribuée au Canadian-Northern et non pas à Mackenzie et Mann ou autres compagnies auxquelles elles avaient été accordées en premier lieu, comme si cela avait quelque importance. La seule raison pour laquelle cela a été fait, c'est que les premières compagnies avaient été fusionnées avec le Canadian-Northern, et que celui-ci avait absorbé les terres accordées à ces compagnies. Ce n'est pas un mystère alors, si les autres terres et celles-ci en particulier n'ont pas été données à Mackenzie et Mann personnellement. Ces terres étaient propres à la colonisation, et si elles ne l'avaient pas été, le Gouvernement était obligé de les remplacer par des terres cultivables. Le Pacifique-Canadien reçut des terres propres à la colonisation en échange d'une concession de terrains non labourables, et il était parfai-

tement juste que le Canadian-Northern fût traité de la même façon. Telle était la situation.

Je tiens à dire que j'accepte la parole de l'honorable premier ministre qui a étudié, avec l'aide des experts, la valeur des terres dont ces hommes ont bénéficié; et d'autres qu'eux ont pu dans l'Ouest canadien bénéficier aussi de subventions en terre accordées pour la construction de chemins de fer, ainsi que tout le monde le sait parfaitement. Mackenzie et Mann avaient parfaitement le même droit de garder pour eux cette concession, mais ils la remirent à la compagnie du Nord-Canadien. J'accepte la déclaration du premier ministre qui nous dit que ces terres valent $30,000,000. Je l'accepte et je la discuterai un peu plus tard. Elle a de l'importance au point de vue de ce que le Canada doit faire, parce qu'il lui faut traiter ces hommes avec justice, comme nous boulons l'être nous-mêmes. Nous sommes un trop grand peuple pour ne pas nous élever à la hauteur de la circonstance présente, et traiter avec justice et équité ceux qui nous ont traités de la même façon.

Je laisserai de côté pour le moment la question des concessions pour traiter celle des tarifs et de la concurrence dans les transports dont le public a grandement bénéficié par l'initiative de MM. Mann et Mackenzie. J'ai devant moi le chapitre 39 des Statuts de 1901 du Manitoba, dont les paragraphes (a) et (b) de l'article 8 sont ainsi conçus:

(a) Réduction s'élevant à plus de 4 cents par 100 livres sur le tarif des transport en vigueur à la date de tel contrat pour le transport du grain du Manitoba entre le Manitoba et un port du lac Supérieur;

(b) Réduction s'élevant ensemble à plus de 15 p. 100 du tarif en vigueur à ladite date pour le transport de toute espèce de marchandises, d'un endroit à un autre dans le Manitoba et venant de Fort-William et Port-Arthur au Manitoba ou y allant.

J'appelle l'attention de la Chambre sur l'article 10 de l'annexe de ce statut:

Lorsque cette convention viendra en vigueur, la compagnie diminuera son tarif de voyageurs dans le Manitoba à un prix n'excédant pas 3 cents par voyageur par mille.

Ce dernier tarif était de 4 cents, de sorte que la réduction a été de 25 p. 100.

Je vais maintenant donner lecture de quelques témoignages au sujet des bénéfices que la population de l'Ouest et du Canada en général a retirés de cette entreprise, témoignages que je trouve dans un journal dont quelques-uns d'entre nous ont certainement entendu parler. Je veux parler du "Globe", publié à Toronto.

Sir WILFRID LAURIER: Nous en avons déjà entendu parler.

M. BRISTOL: Le 24 mars 1914, ce journal publiait l'article suivant:

La Canadian-Northern a un rôle à jouer, et un rôle important dans le développement du Canada. Il a déjà contribué à faire abaisser les prix de transport des voyageurs et des marchandises, dans une grande étendue des prairies, à des prix qu'on ne pouvait obtenir sous le régime du monopole.

Les hommes de chemin de fer disent que 90 p. 100 de ces réductions ont été faites en premier lieu sur les lignes du Canadian-Northern pendant les dernières dix années. Les réductions dans les prix de transport du grain entre les différentes gares dans le Manitoba, dans la Saskatchewan et dans l'Alberta et le lac Supérieur faite par le Canadian-Northern en 1903, et adoptées ensuite par le chemin de fer Pacifique-Canadien, représentant pour les cultivateurs sur leurs récoltes de 1903 à 1913 inclusivement une économie de $17,000,000 ou près de 4 p. 100 sur $39,000,000 environ par année. Et ce n'est pas tout. De fortes réductions dans les taux entre Port-Arthur et Fort-William et les différentes gares non seulement dans le Manitoba, mais dans la Saskatchewan et l'Alberta, ont aussi été faites, et le chemin de fer Pacifique-Canadien a été obligé de réduire ses prix également. Les prix ont été aussi considérablement réduits sur le charbon et sur le bois entre différents points. Dans le Manitoba les tarifs ont été réduits de 15 p. 100 et dans la Saskatchewan et l'Alberta de 7½ p. 100. Il serait difficile de faire le calcul de toutes les réductions faites par le Canadian-Northern et imposées au chemin de fer Pacifique-Canadien, mais outre celle de $17,000,000 au lac Supérieur, la somme économisée dans les transport de l'Est du Canada et les Etats-Unis et dans les transports entre les points d'une même province ou d'une autre, doubleraient, et peut-être triplerait le chiffre que j'ai mentionné.

Je me contente de prendre le double, bien que ce puisse être $50,000,000. (Lisant):

Dans une période de plus de vingt années, les réductions que le chemin de fer Pacifique-Canadien a faites sur le transport du grain ont été celles contenues dans la convention relative au Nid-du-Corbeau en 1898 et 1899 (3 cents par 100 livres), et les réductions que le Canadian-Northern l'a forcé de faire en 1903. Le prix de transport du grain et de la farine partant des gares du chemin de fer du Pacifique Canadien dans la Saskatchewan et l'Alberta sont plus élevés aujourd'hui qu'ils étaient il y a vingt ans.

La commission des chemins de fer les a réduits depuis, je crois. (Lisant):

D'aucun prétendent que l'on serait tout aussi bien avec un bon chemin de première classe comme le chemin de fer Pacifique-Canadien qu'avec des lignes boiteuses qui ne peuvent pas faire de concurrence sérieuse, à cause des charges excessives qui pèsent sur leur capital, ou à cause de leur mauvais état. Les faits ci-dessus prouvent que c'est là une erreur. Le Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique ont une grande tâche devant eux dans l'Ouest et personne ne désire les voir placés dans des embarras financiers qui les obligerait à cesser leurs

opérations ou être vendus au chemin de fer Pacifique-Canadien.

Je demanderai au ministère des Chemins de fer de vérifier ces faits comme moi. Je crois que les assertions du "Globe" au sujet des économies réalisées par les transports sont exacts en substance.

Sir WILFRID LAURIER: Comme elles le sont toujours.

M. BRISTOL: Je suis très heureux que nous puissions nous accorder sur ce point. J'appelle l'attention de la Chambre sur la déclaration importante suivante de M. Drayton, que l'on trouve à la page 46 du rapport de la commission des chemins de fer, au sujet des tarifs de transport dans l'Ouest:

Une nouvelle réduction a été imposée au chemin de fer Pacifique-Canadien par suite d'une entente intervenue entre le Canadian-Northern et le gouvernement du Manitoba. Comme résultat de cette entente, le taux de 14 cents pour le transport du grain entre Winnipeg et Port-Arthur et Fort-William a été abaissé à 10 cts, et des réductions d'environ 15 p. 100 dans le tarif des transports de toute autre marchandise ont été faites. L'entente a eu comme résultat de forcer le Pacifique-Canadien à accepter, pour des raisons de concurrence, et bien que les exploitations du Canadian-Northern fussent relativement faibles à cette époque, l'échelle de taux pour l'adoption de laquelle le Canadian-Northern avait été payé, et d'appliquer des réductions qui, selon la preuve produite par M. Cowan, devait entraîner l'insolvabilité du Canadian-Northern, de l'avis du Pacifique-Canadien.

Eh bien, cela n'a pas encore réussi.

En supposant que le tarif actuel du Pacifique-Canadien, appliqué avant la convention manitobaine, représenterait 100, le taux du Canadian-Northern n'étaient que de 85 au Manitoba; et le Pacifique, à la suite de la concurrence du Canadian-Northern au taux inférieur, a réduit son taux à 85. Pour donner suite à ceci, le Pacifique-Canadien a réduit son tarif à 92½ dans l'Alberta et la Saskatchewan. Cette réduction dans l'Alberta et la Saskatchewan ne semble pas provenir d'une entente ou de la concurrence. En enlevant comme ils l'ont fait 15 p. 100 du tarif réglementaire, le tarif de ville a été réduit à 70 au Manitoba et à 77½ dans la Saskatchewan et l'Alberta.

Le contrôleur des statistiques du département des Chemins de fer et Canaux dit qu'on a expédié 18,980,946 tonnes de grains de toutes sortes de 1901 à 1913.

L'économie, à raison de 4 c. par 100 livres, serait de 80 c. par tonne, et s'éleverait à $15,184,757 sur 18,980,946 tonnes. On élague inévitablement de ce capital la quantité du grain transporté de Winnipeg aux élévateurs de Port-Arthur, et ensuite par rails vers l'est. L'économie serait donc annulée par ce transport. Puis il y a la valeur en numéraire de la réduction de 15 pour 100 sur les denrées autres que le grain.

[M. Bristol.]

Je me suis renseigné sur les embranchements et le parcours ajouté aux voies de l'Ouest, et j'ai constaté que de 1907 à 1913 le Pacifique-Canadien avait construit 1,189 milles d'embranchements, alors que dans le même intervalle le Canadian-Northern avait construit 2,186 milles de voies, et le Grand-Tronc-Pacifique 1,023 milles. On peut au moins prétendre que ces augmentations substantielles apportées aux facilités de transport dans l'Ouest devraient en grande partie être attribuées au Canadian-Northern.

La compagnie du Canadian-Northern a prouvé son attitude, même comme réseau isolé, sans raccordement, pour le transport des céréales, à faire concurrence au Pacifique-Canadien et à réduire les tarifs dans l'Ouest canadien. Notre peuple a reçu jusqu'ici le profit de 50 millions en numéraire, par suite de la création du Canadian-Northern dans l'Ouest, et en raison du génie de ces hommes; et jusqu'ici il ne lui en a rien coûté pour les garanties qu'il a données. Et qu'est-ce que le peuple du Canada a obtenu? Un réseau d'embranchements dans cette région, comme il n'en existe dans aucun pays de même superficie. Et il s'ensuit naturellement avec ce réseau l'ouverture de la région. La chose même que le Dominion a cherché à accomplir au coût de millions avec le Transcontinental, a été exécutée par le Canadian-Northern sans aide aucune, sauf l'octroi d'une mesquine subvention de $25,000,000 qui revient à $2,912 du mille, au moins que la subvention fédérale ordinaire de $3,200 par mille de voie.

Mon honorable ami de Calgary traitait hier la question des compagnies auxiliaires. Cela semblait l'affecter énormément de constater qu'il y avait tant de compagnies associées à ce réseau. Mon honorable ami est probablement l'un des avocats les plus au fait de l'organisation des sociétés financiaires, et je suis sûr qu'il sait aussi bien que nous tous dans cette Chambre comment toutes ces compagnies sont lancées. Il sait, entre autres, que pour construire un élévateur il faut former une compagnie d'élévateur et émettre directement les obligations de la compagnie, de sorte que la personne qui achète ces obligations détient une première hypothèque sur la propriété particulière en foi de laquelle il place son argent. Il en est ainsi des compagnies de tête de ligne; si elles ne peuvent pas se procurer des fonds, comme le Pacifique-Canadien, par l'entremise de la compagnie principale, il leur faut donner aux personnes qui prennent les obligations des titres sur la propriété même sur laquelle celles-ci prêtent leur argent. Cela se fait facilement par l'é-

mission d'obligations de première hypothèque de la compagnie de tête de ligne, et une certaine valeur de capital-actions commun qui vont aux mains de la compagnie mère qui contrôle les compagnies auxiliaires.

L'honorable député a dit que M. Lash avait accompli tous les tours connus de finance. Je ne sais pas s'il vaut la peine de relever ce propos. Chacun sait que ces valeurs ont été vendues en Angleterre, et que si vous cherchez de l'argent en Angleterre, il vous faut donner les valeurs que le placier anglais demande. Ce réseau, comme toute compagnie qui cherche le numéraire anglais, doit être poussé d'après les principes que le financier anglais veut bien accepter. Ni M. Lash ni un autre ne peut dire à une banque anglaise quelle forme de valeurs elle devra agréer. Croyez-moi, elle obtiendra les valeurs sous la forme qu'elle désire, et les valeurs du Canadian-Northern ne diffèrent pas de celles qui sont placées par les capitalistes anglais.

Il y a un point sur lequel mon honorable ami de Calgary a appuyé avec éloquence. J'ai même cru, lorsqu'il l'a soumis, qu'il allait en faire la base de son argumentation. En effet, il a, sans raison valable, attaqué le solliciteur général (M. Meighen). De plus, en l'absence de ce dernier, il a affirmé qu'il consentait à se présenter devant le peuple, à lui soumettre que l'état présenté par le Canadian-Northern était erroné et à accepter le verdict rendu. J'ai sous les yeux le relevé de la compagnie au 30 juin 1913. Ce relevé accuse l'excédent suivant:

Compte des terres..	$16,930,835 01
Compte du chemin de fer...	6,778,384 65
Total..	$23,709,219 66

L'honorable membre a levé les mains et, d'une voix qu'on aurait pu entendre à un demi-mille, il a demandé pourquoi la compagnie n'avait pas appliqué cet excédent à l'acquit de ses dettes. Eh bien, cet excédent figure à l'actif, et non au passif. C'est un passif, mais il a été fait emploi de cet excédent, car, s'il figure au passif, vous le rencontrerez à l'actif. Quand vous examinez l'actif, vous rencontrez l'item suivant:

Versement différé avec intérêt sur vente de terrains concédés, $7,834,174.42.

Cet article se rapporte au compte des terres sur lequel la compagnie a doit à $16,930,835. L'excédent de $7,834,174.42 figure comme passif. Puis:

En caisse au compte de la vente de terres de la National Trust Company, $2,962,310.93.

Il y a encore cela à ajouter. La différence a évidemment été absorbée dans l'actif de la compagnie, autrement l'actif et le passif ne s'équilibreraient pas. Le solliciteur général a allégué que cette somme avait été employée à effectuer des améliorations. Elle a évidemment reçu cet emploi—pour quelle raison? La compagnie a émis ses obligations, qui ont servi à construire la ligne. Par conséquent, si elle a effectué des améliorations, elle n'a pu les effectuer avec d'autres deniers que les recettes du chemin de fer. La chose est certainement simple. Et l'on affirme que c'est exposer les faits sous un faux jour au capitaliste anglais. Peut-on imaginer qu'un avocat conseil de premier ordre formule une assertion de cette nature et qu'il l'appuie de son opinion personnelle? Quant à moi, cela me dépasse. J'espère avoir exposé le point avec clarté, car je le juge d'une certaine importance. Si l'un des honorables membres qui m'écoutent ne le comprend pas, j'espère qu'il me permettra de le lui élucider. Il me paraît si évident que je le crois susceptible d'être compris par l'honorable représentant de Calgary lui-même.

Il devait éclater un autre scandale—l'Imperial Rolling Stock Co. J'ai demandé des renseignements, et j'ai constaté que la situation était précisément celle qu'on avait décrite. Afin d'empêcher le matériel roulant d'être grevé de la principale hypothèque du chemin de fer, la Rolling Stock Company est intervenue et a acheté le matériel roulant, alors que son crédit le lui permettait, et elle l'a vendu à la compagnie de chemin de fer, muni de son sceau, l'empêchant par suite d'être grevé de l'hypothèque principale. Le Gouvernement m'a appris que cette compagnie n'a jamais réalisé un dollar de profit et qu'il n'a jamais été payé un sou de dividende, en ce qui concerne le matériel roulant de la compagnie. J'ai cependant cru que l'honorable membre allait avoir une crise, lorsqu'il a parlé du matériel roulant de la compagnie. Il a cité le IIe rapport annuel du Northern-Canadian et il s'est scandalisé de voir parmi les valeurs acquises celle-ci: Canadian Northern Lands Company, $483,393.35. Permettez-moi d'attirer l'attention sur le fait que c'est précisément la valeur de ces actions sur le marché de Londres inscrite à cette époque à $12 l'action. Ellles avaient été achetées à $5 l'action, ou plutôt reçues en échange contre des terres vendues à $3 l'acre. Ce chiffre représente simplement les terres qu'elle a offertes et en échange desquelles elle a reçu des actions. Elle a vendu une partie des actions et obtenu l'argent, qu'elle a appliqué au chemin de fer, et cette somme représente simplement la valeur du reste des actions échangées contre des terrains—elle figure sous la rubrique "valeur acquise" —des actions qu'elle détient encore.

Mon honorable ami a énoncé: Depuis quand une frauduleuse exposition de faits a-t-elle formé la base d'un arrangement en vue d'obtenir une aide plus ample? Je suppose que ces observations visaient une assertion formulée par le premier ministre, l'année dernière, et dont voici les termes:

La Canadian Northern Railway Company se reconnaît en mesure, dans des conditions ordinaires, de prélever le montant intégral nécessaire à l'achèvement de la ligne.

Je suis certain que, dans ce pays, personne ne contestera que les conditions sont ordinaires au Canada, en Grande-Bretagne, aux Etats-Unis, ou sur le marché de l'univers. La guerre, l'incertitude dans les bénéfices des voies ferrées, le malaise général des affaires, tout contribue a créer une situation extraordinaire.

Des gens de finance m'ont dit que la situation monétaire était plus mauvaise qu'elle n'a été depuis cinquante ans, et que les choses allaient de plus en plus mal depuis que ces messieurs sont venus ici il y a un an. Je connais moi-même un peu le droit, et l'énoncé d'une intention ne saurait à mon sens constituer une allégation frauduleuse. Ceux qui dans cette Chambre appartiennent au barreau diront avec moi, j'en suis sûr, que l'allégation d'un fait peut constituer une déclaration frauduleuse, mais non pas l'allégation d'une intention future de faire quelque chose. Mais mon honorable ami s'embrouille quelquefois dans son droit, comme sur les faits.

Mon honorable ami a discuté la question des 70 millions et des 77 millions de dollars d'actions et des 10 p. 100. Je ne le suivrai pas sur ce terrain, me contenant de dire que le Gouvernement devait, pour sa propre protection, aimer mieux faire déclarer par une loi du Parlement que ces 7 millions de dollars d'actions sont acquittés. Sans une consultation avec le Canadian-Northern, ou M. Z. A. Lash, qui en ce moment se trouvait hors du pays, une loi à cet effet a été soumise au Parlement et votée. De sorte qu'il y a eu l'année dernière émission pour 7 millions de plus, et, si le taux était de 11 au lieu de 10, le Gouvernement de ce pays en a la responsabilité; on voulait être sûr que les actions seraient entièrement acquittées et l'on demanda au Parlement d'en faire la déclaration. A mon sens, c'était ce qu'il convenait de faire.

Mon honorable ami parle de la ligne comme si elle tombait en ruine et, à propos de l'état dans lequel est la voie, il affirme que le ballast y est fait de boue. Il oublie de nous dire sur quoi il fonde ses assertions, si ce n'est qu'il est allé dans la Colombie-Anglaise et qu'il a craint de tomber dans le fleuve Fraser. Cela semble malheureux. Nous tenons de l'administration des chemins de fer de ce pays, pour ne rien dire du "Globe" de Toronto, que, depuis son établissement, ce réseau a pu épargner au public 50 millions; d'où il suit qu'il a dû être en état de suffire au trafic. Mon honorable ami ne fait vraiment aucune distinction entre une voie principale et une ligne d'embranchement. Quand la chose peut s'éviter, on ne fait pas de grands frais pour des lignes d'embranchement. Pour un embranchement qui, dans les prairies de l'Ouest, fonctionne trois mois dans l'année, allez-vous dépenser des fonds considérables en ballastage? Y dépensez-vous plus qu'il ne faut absolument pour assurer le transport des grains? N'est-ce pas là ce que demande le cultivateur. J'ai vu dans le Sud des voies posées tout uniment sur des plantations de canne à sucre, sans mettre de ballast. L'unique objet d'un moyen de transport est, dans le cas d'une ligne d'embranchement, de permettre aux trains d'arriver sans encombre à la voie principale. Cette ligne que l'on dit être en ruine et inutile a porté l'année dernière jusqu'à Port-Arthur plus d'un tiers des grains de l'Ouest. De plus, elle a porté en 1912 plus d'un million et demi de voyageurs et, en 1913, près de 2 millions, sans accidents. Est-ce que ce n'est pas là pour un chemin de fer un magnifique résultat? Mon honorable ami assure que ces gens ne s'entendent point à l'exploitation d'un chemin de fer. Il ne tuent personne, ils répondent aux besoins du trafic, ils déterminent la concurrence; mais, dans son opinion, ils ne s'entendent pas à exploiter un chemin de fer. Il leur faut prendre des leçons de sir Thomas Tait. A-t-on jamais entendu de pareilles sonnettes?

Que l'on me permette de mentionner une autre preuve de leur savoir-faire. Ne savez-vous point que, pendant les quatre derniers mois de l'année 1913, c'est-à-dire pendant les mois de septembre, octobre, novembre et décembre, cette ligne a porté plus de 40,000 wagons de céréales, à raison de 335 wagons par jour. J'ai devant moi les chiffres du ministère des Chemins de fer, et je parle en connaissance de cause. Le mieux que le Pacifique-Canadien ait jamais fait, sur un chemin à voie simple, ç'a été 250 wagons par jour. Cette année, le Canadian-Northern accuse, pour une période de quatre mois, 335 wagons par jour: douze trains chaque

jour, composés de trente wagons chacun, et, par-dessus le marché, quatre trains de voyageurs. Et l'honorable député a l'audace, après cela, de dire que ces gens ne s'entendent point à l'exploitation d'un chemin de fer. Pour ma part, je crois que, dans les circonstances, le fait est remarquable et mérite des éloges. Que demandent-ils au Parlement? La garantie de 45 millions sur laquelle somme il sera pris 27 millions pour du matériel roulant, et 10 pour des améliorations. A quoi seront employés ces 10 millions? A remplacer, de Winnipeg à Edmonton, des rails de 60 livres par des rails de 80; à couvrir la voie d'un ballast qui la mette au niveau de celle du Transcontinennal national. Nulle ligne ne se peut bâtir en un jour. Le Transcontinental national est la meilleure qui se soit jamais construite dans ce pays, et le Gouvernement insiste pour que, de Port-Arthur à Montréal et de la passe Yellow-Head à Vancouver, les nouveaux tronçons de cette ligne soient bâtis sur le modèle du Transcontinental national, en ce qui regarde les rails et le ballast, et qu'à tous égards, on la rende propre à un transport rapide.

Qu'ont fait encore ces hommes? Pourquoi ce réseau va-t-il être à l'avenir d'une plus grande utilité pour le Canada que dans le passé? Les profils de la ligne du Canadian-Northern pour la section des montagnes sont plus avantageux encore que ceux du Transcontinental, dans le rapport de .07 à 1 p. 100; la pente plus avantageuse que dans le cas du Pacifique-Canadien, dans le rapport de .07 à 2.4; une pente plus avantageuse que celle de n'importe quel transcontinental des Etats-Unis. A d'autres égards aussi, les rampes et courbes du Canadian-Northern sont supérieures à celles du Pacifique-Canadien dans l'état où elles sont aujourd'hui. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que, dans deux ou trois ans, lorsque la voie se sera affermie et qu'elle aura été ici et là recouverte de ballast, car tout cela ne peut se faire en un jour, et il faut compter avec l'usure, les intempéries de l'air et les remblais à exécuter graduellement avant d'en arriver à en faire une voie modèle; l'on aura une voie dont les rampes et les courbes ne le céderont à celles d'aucun chemin de fer du continent. Que signifie, par rapport à une inclinaison de 2.4, une pente de 7/10 de 1 p. 100? Cela signifie qu'une locomotive peut tirer une suite de soixante voitures, au lieu de trente avec deux locomotives. Qu'est-ce que cela comporte en ce qui concerne le trafic d'Edmonton à Vancouver? Que, au témoignage des experts, on économisera $1,200,000 pour 6,000,000 de tonnes transportées. La ligne du Canadian-Northern n'est que de 762 milles entre ces deux villes ; celle du Transcontinental est de 952 milles d'Edmonton à Prince-Rupert, et se trouve en conséquence plus éloignée des bords de l'océan Pacifique que le Canadian-Northern. Dans l'Ouest, le réseau de cette compagnie avec 5,000 milles de voie, gagne actuellement de quoi faire face à ses charges fixes. Lorsque mon très honorable ami le chef de la gauche, alors premier ministre, décida de faire construire un autre transcontinental avec la coopération du Grand-Tronc, le Canadian-Northern a dû, pour ne pas perdre le trafic d'entier parcours que lui apportait alors le réseau du Grand-Tronc, songer à se rendre d'un océan à l'autre. Son existence était en jeu et il ne pouvait se tirer d'affaires qu'à cette condition d'étendre son réseau de l'Atlantique au Pacifique.

L'honorable député de Calgary (M. Bennett) a cru devoir se moquer de la ligne de la baie de Quinté et du déficit de cette pauvre petite ligne. Il se trouve que je viens de cette partie du pays; je connais la ligne et, d'après moi, mon honorable ami a tort d'en dire du mal. Dans le fait, cette ligne a été achetée pour faire partie du réseau Canadian-Northern entre Toronto et Montréal, et la valeur de ces 30 milles de voies ferrées dont le Canadian-Northern a fait l'acquisition sera beaucoup plus que le double ou le triple du déficit, une fois que la ligne fera partie d'un réseau parfaitement organisé. Il en est de même du Canadian-Northern-Quebec. Mon honorable ami assure, et avec raison, que, d'après le Poor's Manual, une ligne d'embranchement dépourvue de raccordements ne saurait donner des profits, et personne ne dira le contraire; mais, du moment que cette ligne fait partie d'un réseau transcontinental et qu'elle met en communication Montréal avec Québec, le Canadian-Northern trouve à l'utiliser de façon à lui valoir de quoi couvrir le déficit dont parle mon honorable ami. Voilà pourquoi ces lignes ont été achetées, et c'est ce qui fait également que l'on n'a aucune déclaration au sujet des lignes de l'Est, parce que dans la province d'Ontario, ces lignes sont aujourd'hui en train de se construire. Il n'en demeure pas moins étonnant que le Canadian-Northern ait pu dans l'Ouest exploiter sans déficit quantité de lignes qui n'ont pas coûté un sou au pays pendant qu'elles se construisaient. Cela ne s'était jamais vu dans aucun pays du monde. Pour que l'honorable député de Calgary se montre si désireux de mettre à

la tête de cette compagnie d'autres hommes que ceux-là, il doit avoir d'autre raison que de croire qu'ils sont incapables de construire et d'exploiter un chemin de fer. Le réseau de l'Est sera relié à celui de l'Ouest, et il en résultera qu'au lieu d'avoir dans l'Ouest une ligne soutenue par des récoltes ou des marchandises d'une seule sorte, le Canadian-Northern disposera d'un réseau qui le mettra à même de porter dans l'Ouest le produit des manufactures de l'Est, et d'apporter ici les productions de l'Ouest.

Ils seront en mesure de transporter le bois et le poisson et le charbon de la Colombie-Anglaise dans la région des prairies de l'Ouest, où ces produits sont en si grande demande. J'ose dire que l'histoire du succès du Pacifique-Canadien dans notre pays, dont nous sommes tous fiers, va se répéter dans le cas du Nord-Canadien, une fois le réseau bien raccordé et son exploitation mise en train.

On nous a beaucoup parlé de cette question du capital-actions. En réalité la question est très simple, nullement compliquée. Nous ne perdrons rien à l'examiner de nouveau. Le réseau du Nord-Canadien proprement dit a aujourd'hui 77 millions de capital-actions, dont 70 millions relevant de Mackenzie and Mann et 7 millions du Gouvernement fédéral. Il se trouve quelque 68 millions du capital-actions des compagnies auxiliaires en cours. Mon honorable ami de Calgary affirme que, sur ces 68 millions, 45 millions sont détenus par fidéicommis pour le compte du Nord-Canadien. Cela est exact dans cette mesure que le Nord-Canadien pourra les réclamer un jour, lorsqu'il aura rempli les conditions portées à l'acte de fiducie, ou aura opéré les remboursements nécessaires. Mais l'intervention du Gouvernement dans le cas actuel consiste à prendre 68 millions d'actions en cours de compagnies autres que le Nord-Canadien et de les verser à l'actif du Nord-Canadien définitivement, en considération de quoi il sera émis pour 23 millions d'actions pleinement acquittées du Nord-Canadien. Ces actions ne sont pas attribuées à Mackenzie and Mann, sauf dans la mesure où ceux-ci ont légalement droit à ces 68 millions, comme tout autre peut avoir droit à des actions qu'il achète et dont il paie le prix. Le Gouvernement canadien, aux termes du marché qu'il conclut, après avoir pris ces 68 millions d'actions et les avoir vendues au Nord-Canadien au prix de 23 millions, dit à la société Mackenzie et Mann et au Nord-Canadien: Ces 23 millions devront être transférés, avec 10 millions de plus, que vous avez actuellement, au peuple canadien. Le capital-actions a été réduit, évidemment, car, si ces 145 millions d'actions restaient en cours, elles représenteraient le capital-actions sur lequel ces compagnies seraient tenues de payer des dividendes à même ses recettes. L'honorable député d'Edmonton parlant de ces compagnies, a dit que, par exemple, le capital du Nord-Canadien d'Ontario était de 10 millions, et qu'il y aurait lieu de prélever sur les recettes des dividendes en service de ce capital. L'honorable député est entièrement dans l'erreur, car ces 10 millions d'actions sont transférées au réseau du Nord-Canadien et deviennent sa propriété, et c'est seulement les 100 millions de dollars d'actions en cours qui seront entre les mains du public, ou sur lesquels des dividendes pourront être un jour déclarés ou payés.

C'est une autre raison qui fait qu'il serait oiseux de suivre mon honorable ami de Calgary à travers sa longue dissertation sur ces divers chemins de fer et leur capital. Ce serait bien inutile, car le seul capital dont le peuple et le Parlement canadien aient à s'occuper, ce sont ces 100 millions qui forment le fonds social du Nord-Canadien. Un honorable député a donné à entendre qu'il faudrait tenir compte de 25 millions de plus, sous forme d'actions convertibles. Cela est très vrai, pour cette raison que les actions convertibles sont convertibles en actions ordinaires, et si l'on substitue des actions convertibles à des actions ordinaires, cela veut dire que les obligations fixes du réseau du Canadian-Northern sont réduites de 25 millions, tandis que le montant des actions communes est grossi de 25 millions. Personne ne saurait trouver à redire à une substitution de cette nature. On ne saurait trouver à redire à ce que quelqu'un se présente au Canadian-Northern avec des actions convertibles et les échange contre des actions ordinaires. Mais qu'il soit bien compris que les 25 millions d'actions convertibles ne sont plus désormais une charge fixe sur le réseau du Canadian-Northern, mais sont transformées en actions ordinaires. Nous n'avons rien à y voir; cela a été vendu en Angleterre, cela n'est plus au Canada. Mais il se trouve 100 millions d'actions dont notre pays doit tenir compte.

M. AMES: Dois-je comprendre que les 25 millions d'actions convertibles, une fois

échangées contre des actions ordinaires, comportent le droit de vote?

M. BRISTOL: Cela me paraît évident; je ne concevrais pas qu'il y eût plus qu'une sorte d'actions ordinaires.

M. AMES: De sorte qu'il y aurait pour 125 millions d'actions ordinaires conférant droit de vote, si elles tombaient entre les mains du gros public?

M. BRISTOL: Précisément.

M. AMES: Alors le Gouvernement ou le public aurait prépondérance en matière administrative.

M. BRISTOL: Cela est parfaitement juste. Comme ces 25 millions d'actions convertibles ont été vendues hors frontières et leur produit appliqué à l'établissement du chemin de fer, je pense que, pour les fins de la présente discussion, nous n'avons pas à nous en occuper; mais il y a ce capital de 100 millions dont nous pouvons nous occuper, et c'est le seul qui intéresse le peuple canadien, car c'est le seul sur lequel il sera payé des dividendes. Je vais tâcher de vous faire comprendre ma pensée. Voici une entreprise, qui, une fois terminée, aura coûté à peu près 375 millions, compris à peu près 70 millions pour le matériel roulant, et à peu près 25 millions pour les installations de gares. Je me bornerai à faire la comparaison rapide de son prix de revient avec celui de la ligne principale du Transcontinental. La ligne principale du Nord-Canadien coûte 106 millions sans les installations terminales, ce qui donne $34,000 par mille. Le Transcontinental coûte 305 millions,—que l'honorable député de Renfrew-sud me reprenne si je fais erreur,—ce qui représente entre $80,000 et $84,000 par mille. L'importance de cette comparaison consiste en ceci: en dépit du vif désir de l'ancien Gouvernement de construire ce transcontinental le plus économiquement possible, il lui a fallu dépenser à peu près $45,000 de plus par mille que Mackenzie et Mann n'en ont dépensé pour construire le Nord-Canadien. Rappelez-vous que le peuple canadien a intérêt à ce que l'établissement de cette voie ferrée se fasse avec le moins de frais possible. Cela est indispensable si l'on veut que ce chemin de fer puisse tenir tête à la concurrence et se contenter d'un tarif moins élevé. Les charges fixes du Nord-Canadien vont s'élever à 12 millions. L'honorable député de Calgary l'a affirmé et je tombe d'accord avec lui. Les charges fixes du Pacifique-Canadien sont d'à peu près 10 millions; mais le Pacifique-Canadien a à peu près pour 260 millions d'actions ordinaires en cours, sur lesquelles il paie à peu près 10 p. 100 de dividendes, et s'il lui arrivait de ne pas payer ces dividendes, ce serait un désastre financier pour le chemin de fer et pour le pays, car aucune valeur n'est estimée aussi hautement que celles du Pacifique-Canadien, et à bon droit. Le Pacifique-Canadien doit donc se faire, en vue de solder les 10 millions de charges fixes et les 26 millions de dividendes sur les actions en cours, 36 millions, pour garantir sa situation financière aux yeux du public. Le Nord-Canadien n'a que 12 millions de charges fixes, et 100 millions de capital-actions; de sorte que le jour venu où ce capital-actions rapportera 10 p. 100, ses charges fixes y compris les dividendes seront de 22 millions, sur lesquels le Trésor retirera 4 millions par année. Les charges fixes y compris les dividendes restent donc de 14 millions moindres que celles du Pacifique-Canadien; car, à mon avis, il n'est que juste de tenir comte ici des dividendes sur les actions ordinaires en cours du Pacifique-Canadien.

Contre cette dépense, qu'y a-t-il à l'actif de cette entreprise? Une fois ces 375 millions dépensés, elle comptera 10,000 milles de chemin de fer dans tout le Canada; un énorme réseau. Le réseau du Pacifique-Canadien est un peu plus étendu, à peu près 14,000 miles, je pense. Ma prétention est celle-ci: voici un capital de 100 millions d'actions ordinaires dont nous avons à nous occuper, et voici deux particuliers qui, on le reconnaît, ont engagé dans cette entreprise des terrains d'une valeur de plus de $30,000, indépendamment de toute autre chose, et qui, s'il fallait les évincer, et comme l'exprime mon honorable ami de Calgary, les renvoyer à leurs affaires, resteraient sûrement avec une réclamation à titre de conducteurs de cette entreprise; et se trouve-t-il quelqu'un en ce pays qui se figure qu'un bureau d'arbitrage leur accorderait moins de 10 p. 100 sur le prix de revient de l'entreprise? Dès lors, ces messieurs auraient droit légalement à $37,500,000, que leur accorderait tout bureau d'arbitrage en ce pays, comme rémunération de leurs services à titre d'entrepreneurs. Cela, à mon humble avis, représente plus que la valeur des 60 milions d'actions. Pourquoi perdre le temps à nous parler de valeurs imaginaires et d'actions fictives, quand nous sommes en présence de faits de cette nature qui sont indéniables? Mais ce n'est pas tout. Qu'est-ce que ces messieurs ont

fait de plus? Le Gouvernement canadien déclare: Survenus à cette heure tardive, nous réclamons 33 millions de vos actions comme rémunération des 45 millions de garanties. Si c'est là une juste évaluation de cette garantie, combien faudrait-il donc accorder à Mackenzie, Mann and Co., Limited, pour avoir garanti jusqu'au dernier dollar engagé dans cette entreprise, depuis ses débuts jusqu'aujourd'hui, sous leur propre responsabilité? Mon honorable ami de Calgary affirme que Mackenzie, Mann and Co., Limited, valent 50 millions. Ils ont garanti ce placement. Pour combien d'actions ordinaires leur accorderait-on en considération de cette garantie? Quelqu'un se figure-t-il qu'il soit possible d'obtenir la garantie d'un placement moyennant 10 p. 100? Tout honorable député qui a eu quelque expérience en matière de construction de chemin de fer sait que, tout d'abord, il vous faut obtenir votre charte; puis faire exécuter les études topographiques; puis tirer vos plans; puis vous assurer les services d'un entrepreneur. Ensuite, vous vous rendez à la banque, et vous dites: Vous chargerez-vous d'avancer les fonds nécessaires au cours de la construction; nous disposons de certaines subventions et un tel ou un tel est l'entrepreneur des travaux.

Si l'entrepreneur est la société Mac kenzie et Mann, vous n'éprouverez pas de difficultés, car les banques savent que ces messieurs sont en état de défrayer le coût de construction de cette voie ferrée jusqu'à son parachèvement, que les subsides soient suffisants ou non pour atteindre cette fin; mais si l'entrepreneur n'est pas très connu, il faut qu'il se trouve quelqu'un pour endosser ses billets avant que la banque ne lui avance l'argent. C'est là le seule manière de procéder en ces matières, et tout homme qui s'y connaît quelque peu sur la façon de financer une affaire de cette nature sait très bien qu'il faut d'abord donner soit de l'argent, soit des actions à la personne qui garantit que la voie ferée sera achevée, que l'affaire est bonne, et que les garanties peuvent et seront effectivemnt mises sur le marché, un peu plus tard. Voilà une autre question qui n'a pas été prise en considération relativement à ce total de $60,000,000. Il y a encore autre chose à considérer. Ces messieurs ont créé et lancé une grande entreprise. Vous pouvez railler les promoteurs, vous pouvez employer ce mot dans le sens le plus compromettant que vous puissiez désirer, mais croyez-moi, depuis que le monde existe, il ne s'est pas produit d'entreprise de quelque envergure, qui n'ait été lancée et exploitée par l'enthousiaste qui a eu foi en son succès.

Toute entreprise demande, pour être menée à bonne fin, de la foi, de l'optimisme et de l'imagination, et il n'y a pas un homme qui ne soit convenu que celui qui possède le génie de projeter et d'exécuter une grande entreprise, qui jouit d'une influence suffisante pour amener les capitalistes à maintenir de leurs deniers un projet qui est au bénéfice d'un pays, mérite une récompense pour le travail qu'il s'est imposé. Mais quel paiement Mackenzie et Mann vont-ils recevoir pour leurs services? J'irai jusqu'à prétendre que n'importe quel arbitre n'hésiterait pas à accorder à ces messieurs une somme de $100,000,000 en espèces, pour les rémunérer de leurs services relativement à cette entreprise, si nous tenons compte qu'une somme de $375,000,000 a été honnêtement et judicieusement dépensée, pendant une période de dix-huit ans, sans qu'un seul dollar de grapillage ou de profit, si vous préferez ce mot, n'ait été pris par les entrepreneurs. Or, est-ce qu'on leur accorde $100,000,000 en espèces sonnantes? Leur accorde-t-on seulement $30,000,000? Est-ce qu'ils vont recevoir un seul sou en argent? Non; tout ce qu'ils reçoivent, ce sont des actions valant $60,000,000, et ils devront se tirer d'affaires, malgré l'intervention de la commission des chemins de fer qui fixera les tarifs de transport.

Toute l'aide que le Gouvernement leur donne consiste en ceci. Le Gouvernement leur dit: Nous allons vous donner la garantie de l'Etat sur $45,000,000 de vos émissions et nous allons vous accorder trois ans après l'achèvement du réseau, afin que vous tentiez d'exploiter ce chemin de fer; nous savons très bien que vous savez comment construire des voies ferrées, mais nous ne sommes pas aussi certains que vous possédiez les qualités qu'il faut pour les exploiter; il se peut que vous ne puissiez faire honneur à vos obligations, et si cela arrivait, après trois ans, nous vous enleverons votre chemin de fer ainsi que tout l'argent que vous avez placé dans cette entreprise, et nous ne vous donnerons pas un seul dollar en compensation. Voilà en peu de mots le marché que le Gouvernement a conclu avec la compagnie du Canadian-Northern. J'irai jusqu'à dire qu'il n'y a pas une maison de banque, au Canada, aux Etats-Unis ou en Angleterre, qui aurait pu traiter cette affaire d'une façon plus pratique, plus en homme d'Etat ou plus patriotique, au point de vue des intérêts du peuple canadien, que ne l'a fait le Gouvernement, en cette circonstance. Mon honorable ami de Calgary, avec

un geste solennel, proclame que le peuple a des droits et qu'il faut protéger ces droits du peuple. Depuis quand l'honorable membre est-il devenu le seul champion sur lequel le peuple puisse compter en ce pays? Je crains fort que les nombreuses années qu'à passées mon honorable ami à défendre les intérêts du Pacifique-Canadien, et à combattre ceux de la Canadian-Northern Railway Company, ont contribué à pervertir son jugement par rapport à cette question, et l'ont empêché d'étudier toute l'affaire avec la liberté d'esprit qu'il aurait eue, s'il en était autrement. Mais comme je l'ai affirmé, il a passé la plus grande partie de son temps à combattre les intérêts du Canadian-Northern dans le Nord-Ouest canadien.

En essayant de donner une solution à ce problème, le Gouvernement ne peut pas, dans mon humble opinion, avoir étudié tous les aspects que présente la situation actuelle. Evidemment, vu le passé de la Canadian Northern Railway Company et ce qu'a coûté sa construction, c'eût été le comble de la folie pour le Gouvernement de modifier les méthodes actuellement en usage, afin de terminer la construction de ce chemin de fer. Il est évident, aussi, qu'il n'y a pas deux hommes au pays qui soient mieux qualifiés pour achever cette entreprise que ceux qui ont eu l'honneur de la concevoir. Le Gouvernement a agi avec sagesse en laissant à ces deux hommes l'aiguillon qui les poussent naturellement à parachever ce grand réseau au meilleur compte possible, afin d'en faire une entreprise rémunératrice, qui fasse honneur au Canada, et qui soit un monument dont eux-mêmes, leurs familles, leurs amis et le peuple canadien puissent s'enorgueillir. Dans ces circonstances, le Gouvernement aurait agi fort à la légère, s'il avait insisté afin qu'il fût représenté par plus qu'un directeur dans le bureau de direction de la compagnie, ou pour obtenir la maîtrise de cette manière-là. C'aurait été enlever du coup à ces deux hommes le principal motif qu'ils ont de terminer ce chemin de fer et d'en faire une entreprise rémunératrice. Si vous réfléchissez, monsieur l'Orateur, aux années qu'ils ont consacrées au développement de ce vaste réseau de voies de transport, si vous prenez en considération que le peuple a déjà bénéficié d'un abaissement des tarifs de transport, grâce à l'inauguration de ce chemin de fer, qui fait réellement concurrence aux autres compagnies, si vous songez que le Nord-Ouest canadien a été sillonné d'embranchements, qui ont rendu possible la colonisation de ce vaste pays, si vous tenez compte à ces deux hommes qu'ils ont ouvert à la civilisation l'immense vallée de la Saskatchewan et établi aux yeux du monde entier que cette vallée est propice à la colonisation et que son sol est d'une nature telle que le colon peut y cultiver le blé avec profit, si vous réfléchissez que tous les gouvernements qui se sont succédé à la tête des affaires du pays ont approuvé l'entreprise, que chaque province est intéressée à ce qu'elle réussisse, que le peuple du Canada a bénéficié de la dépense de ces millions et qu'il est tout autant intéressé à son succès que les détenteurs d'actions, vous admettrez avec moi que le Gouvernement a accompli un acte de bonne administration, qui passera à l'histoire et qui restera à son honneur, lorsqu'il a accepté 40 p. 100 des actions de la compagnie, afin de garantir le succès de cette grande entreprise.

Il marque une ère nouvelle dans les rapports de l'Etat avec les compagnies de chemins de fer pour l'avantage de la nation. Si le plan réussit, l'Etat aura gagné 40 millions; s'il échoue, le pays acquerra une nouvelle ligne transcontinentale pour le prix qu'il a coûté aux constructeurs.

(A une heure, la séance est suspendue et reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

L'hon. G. P. GRAHAM (Renfrew-Sud): M. l'Orateur, à la lumière de l'histoire moderne, j'espère que la Chambre apprendra avec satisfaction la nouvelle que je n'ai nullement l'intention de suivre un précédent fort bien établi, en prononçant un long discours. Je fais allusion au précédent que j'ai moi-même établi, il y a quelque temps.

La question des transports est une de celles qui ont attiré quelque peu mon attention, dans le cours de ma carrière d'homme public. Bien que je n'aie nullement la prétention de m'imaginer que j'aie étudié à fond ce vaste problème, je lui ai consacré quelque peu de mon temps, et, dans mon humble opinion, j'ai réussi à découvrir les principales difficultés que nous rencontrons sur notre route, dès que nous essayons de donner une solution à ce problème. D'abord, nous possédons un territoire aussi étendu que les Etats-Unis, mais dont la population est relativement clairsemée. Nous avons entrepris, ce que nul pays au monde ayant une population pas plus nombreuse que le nôtre n'a jamais osé entreprendre, de fournir autant que possible des moyens de transport non seulement aux Canadiens, mais encore aux citoyens des autres pays, qui sont venus sur notre invitation vivre à l'ombre du drapeau anglais. La tâche a été plus giganteste que nous ne l'avions

prévu dans les commencements. Lorsqu'arriva le moment de discuter le projet de la construction du Pacifique-Canadien, il s'éleva d'honnêtes divergences d'opinions quant aux meilleures méthodes d'accomplir le désir des pères de la Confédération, de réunir l'Ouest, dont on prévoyait le brillant avenir, à l'Est, qui avait atteint un certain développement, à cette époque-là. D'un autre côté, dans l'extrême Est, surgissait le problème de mettre les Proviinces maritimes par voies ferrées avec le haut et le bas Canada.

Le Gouvernement résolut le problème en construisant un chemin de fer qui est toujours resté depuis la propriété de l'Etat qui l'administre. Chaque année, non seulement au Parlement, mais aussi dans les journaux, nous avons entendu beaucoup de critiques au sujet des avantages que le peuple a retiré non pas seulement de la construction de l'Intercolonial, mais de son administration également. Je n'ai jamais abandonné l'idée que je m'étais formée dès la première fois où je vins en contact avec l'administration de ce chemin de fer, à savoir que l'Intercolonial est une source de bénéfices pour la population du Canada, et le Gouvernement devrait en garder la propriété, non pas comme un placement destiné à produire des revenus, mais comme une partie des concessions mutuelles que se sont faites les différentes provinces du Canada, afin d'amener l'établissement de la Confédération, afin que leurs populations fussent satisfaites et prospères.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien fut ensuite prolongé jusque dans l'extrême Ouest. Ce fut une entreprise gigantesque, qui exigeait de ceux qui la menèrent à bonne fin, une claire vision de l'avenir du Canada de demain, du courage et de grands sacrifices pécuniaires. Au temps où l'on entreprit la construction de cette voie ferrée, ils étaient nombreux ceux qui croyaient que cette entreprise coûterait des sommes énormes. Je ne suis pas de ceux qui éprouvent du chagrin de voir que les hommes qui ont tout risqué afin de mener cette entreprise à bonne fin soient devenus immédiatement riches au bout de quelques années. Au contraire, c'est là une bonne note en faveur du développement du Canada; c'est un stimulant de nature à engager d'autres capitalistes à placer leurs capitaux au Canada; car il ne faut pas l'oublier, si nous n'offrons pas de bonnes garanties aux capitalistes, notre essor subira un temps d'arrêt.

Plusieurs années après l'inauguration du chemin de fer du Pacifique-Canadien, nous assistons aux débuts du chemin de fer du Nord-Canadien, que plusieurs des orateurs qui m'on précédé ont racontés. Grâce à l'entreprise du Nord-Canadien et à ses ramifications ainsi qu'aux hommes qui y ont pris part, il existe à l'ouest des Grands lacs, à mon sens, le meilleur réseau pour la récolte du trafic qui se puisse voir dans cet immense territoire.

Quand je dis que c'est le meilleur système pour récolter le trafic, j'entends par là des ramifications et un réseau d'embranchements qui pénètrent dans les parties les plus productives des plaines. Cette œuvre fut d'abord exécutée avec le concours du gouvernement du Manitoba, puis avec celui du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux. Enfin, ce chemin de fer se transforma en réseau transcontinental ou du moins il ambitionna ce titre de réseau transcontinental. A plusieurs reprises, des personnes ayant des relations avec le Nord-Canadien m'ont dit que le Transcontinental national ou le Grand-Tronc-Pacifique avait usurpé partie du territoire que le Nord-Canadien considérait comme sien primitivement, et que ses lignes étaient destinées à traverser. J'ignore ce qui en est, mais je sais que le Nord-Canadien est devenu un réseau fort étendu.

Je puis bien l'affirmer, sans qu'on m'accuse de partialité, le Nord-Canadien, même sur le parcours de sa ligne principale, traverse un territoire aussi riche que celui traversé par l'un ou l'autre de ces deux réseaux transcontinentaux, pour le moins dire. Je ne saurais me ranger à l'avis des députés qui affirment que la ligne, à l'est de Port-Arthur, traverse un désert qui ne sera jamais productif. Cette affirmation, appliquée au chemin de fer Pacifique-Canadien est en partie vraie, parce que ce chemin de fer ne fait qu'effleurer la frontière du grand territoire fertile de l'Ontario qui, à l'époque de la construction de ce réseau, était presque inconnu. On le sait, toutefois, dans la partie nord de l'Ontario il y a des millions d'acres de terre extrêmement fertile. Le Grand-Tronc-Pacifique traverse une partie de ce territoire et le Nord-Canadien en traverse une autre partie également riche. Non seulement il y a là des millions d'acres de terre très fertile, mais la richesse minérale des nouvelles parties de l'Ontario, à mon avis, est encore inconnue. Les richesses forestières ne sont pas encore épuisées. Il est possible que les pins massifs dont les cimes altières s'élançaient vers les cieux soient moins nombreux; mais dans les nouvelles parties d'Ontario, il y a des millions de pieds de bois à pulpe et autres essences de grande valeur, et cette valeur ne fera

que s'accroître d'année en année. Je le répète, je ne saurais me ranger à l'avis de ceux qui prétendent que, de Port-Arthur en gagnant l'est, ces deux nouveaux réseaux transcontinentaux traversent un territoire qui ne produira pas de trafic. Dans l'avenir, lorsque quelques-uns des députés qui siégent ici aujourd'hui jetteront un regard en arrière, ils s'étonneront qu'on ait révoqué en doute la productivité de cette partie de l'Ontario et de Québec. Il surgit déjà des centaines d'exploitations agricoles; des centaines de cultivateurs vont s'établir dans ce pays; il s'élève des fabriques de pâte de bois, il surgira d'autres industries, de bon augure pour le puissant essor imprimé à ces territoires et dont bénéficieront non seulement les chemins de fer intéressés, mais encore les deux provinces et le Canada tout entier.

M. BORDEN: Puis-je demander à l'honorable député, à titre de renseignement, et parce que, sans doute, il a dû étudier la question, lorsqu'il était ministre des Chemins de fer, si les observations qu'il vient de formuler s'appliquent à cette partie du territoire immédiatement au nord du lac Supérieur, où le Pacifique-Canadien, on le sait, traverse une contrée rocheuse? A son avis, existe-t-il au nord de ce territoire des terres aussi fertiles qu'il le dit?

M. GRAHAM: Non pas, peut-être directement au nord; mais à quelques milles à l'est de ce territoire commencent les terres fertiles.

M. GEORGE E. FOSTER: Elles s'étendent vers l'est?

M. GRAHAM: Oui. Voilà ce qu'on m'a souvent répété, au cours de la conversation. Et en étudiant les rapports dressés par les fonctionnaires du gouvernement de l'Ontario, je me suis convaincu qu'au nord de cette contrée, nous trouverons—et nous en avons déjà trouvé—des gisements miniers qui donneront l'essor à un grand trafic, même au nord du lac Supérieur. Je le répète, le Pacifique-Canadien effleure à peine le bord du lac, et ne dessert qu'un côté, tandis que les deux autres réseaux récoltent du trafic des deux côtés.

M. J. D. REID: Ces réseaux pénètrent dans l'intérieur, en arrière du lac, sur une étendue de plusieurs milles.

M. GRAHAM: La compagnie du Nord-Canadien—et j'en parle ici dans son ensemble—désire avoir un réseau transcontinental. C'est là une louable ambition. A mon avis, le Canada a besoin de trois réseaux transcontinentaux. Si non, nous posons mal les assises, ce sera une erreur fatale pour l'avenir du pays. S'il faut avec notre immense territoire, aussi vaste que celui des Etats-Unis, continuer à marcher de l'avant sur le pied de 10,000,000 d'habitants, alors le Canada ne sera jamais le grand pays que nous avons rêvé. En posant le fondement de ces grands réseaux trancontinentaux, le peuple canadien, à mon sens, a agi judicieusement. Je me garderai bien de critiquer les promoteurs de ces entreprises; car, il s'agit plutôt ici de nos propres agissements en ce Parlement et il faut se demander si, dans nos actes publics, nous nous sommes toujours inspirés réellement de l'intérêt du public.

Si le chiffre de notre population doit s'élever, comme je le crois, de concert avec tout le monde; si la production des fertiles terres de l'Ouest canadien, que nous avons à peine commencé à utiliser, doit continuer à progresser, alors nous aurons besoin de toutes les facilités de transport que nous avons créées, quand il faudra voiturer le produit des millions d'acres de terre non encore mises en culture. J'ajoute que nous aurons besoin de voies fluviales comme de voies ferrées pour effectuer ces transports; car, la chose est parfaitement connue, la concurrence des voies fluviales de transport donne l'essor au trafic. Que les honorables députés consultent l'histoire des compagnies de transports; qu'ils étudient les mouvements du commerce sur les marchés mondiaux, et ils se convaincront que la concurrence des voies fluviales n'a nullement diminué le volume des transports terrestres, mais que, invariablement, les transports par les deux voies fluviale et terrestre, ont pris un nouvel essor. D'ailleurs, le bon sens le dit; car, on aurait beau multiplier les commissions de chemins de fer, il demeure acquis que les transports par eau sont les grands régulateurs des tarifs du trafic-marchandises. La preuve, c'est qu'au retour de l'été et dès que les navires commencent leur service, les compagnies de chemins de fer abaissent leurs prix de transport et appliquent des tarifs qui ne demeurent plus en vogue après la fermeture de la navigation.

Le solliciteur général (M. Meighen) a décoché un trait au Transcontinental national. Je ne l'en blâme nullement; rien de plus naturel, et j'aurais sans doute fait de même, si j'eusse été à sa place. Mais il ne s'agit pas en ce moment du Transcontinental national; nous avons discuté la question assez longuement, il y a quelques

semaines. Seulement, je ferai tranquillement remarquer au solliciteur général que, dans les résolutions à l'étude, il demande de l'argent destiné à doter le Nord-Canadien d'un outillage qu'il aurait fallu, à son avis, refuser au Transcontinental, c'est-à-dire des constructions en acier, des rails plus lourds, des rampes plus douces, des courbes d'un plus faible rayon. Pourquoi? Afin que le type de ce réseau fût assez élevé pour lui permettre de concurrencer le Transcontinental et le Pacifique-Canadien.

Je désire toucher une autre question abordée par le solliciteur général et discutée, au cours de la séance, ce matin, par le député de Toronto-centre (M. Bristol). Il a institué la comparaison entre le réseau du Nord-Canadien et celui du Transcontinental. Il ne conviendrait pas de trop appuyer sur cette comparaison; je me bornerai à une simple observation: il n'y a pas de comparaison ici, il existe un contraste. On ne prétend pas que le Nord-Canadien, même avec cette aide financière, atteindra le type élevé du Transcontinental. Le député de Toronto-centre, dans ses observations sur la partie du réseau qui traverse les montagnes, a affirmé que le Nord-Canadien y bénéficierait de meilleures pentes que le Transcontinental. C'est là, qu'on me pardonne le mot, une observation superficielle, et je m'explique. A un certain endroit de la section des montagnes, il est vrai, le chemin de fer du Nord-Canadien a une pente de 0.7, tandis que le Grand-Tronc-Pacifique emploie une pente de 1 pour 100. Mais tout le reste du Grand-Tronc-Pacifique dans cette section a une pente de 0.6 pour convois à destination de l'ouest et de 0.4 pour convois à destination de l'est; et à l'endroit où il existe une pente de 1 pour 100, on a aménagé une pente demandant l'emploi d'une locomotive de renfort. Par conséquent, la pente normale dominante sur le Grand-Tronc-Pacifique pour les convois à destination de l'est est de 0.4, tandis que sur le Nord-Canadien on emploie une pente normale dominante de 0.7, et c'est la pente normale dominante qui régit, et non pas la pente employée à un endroit déterminé. Si quelque député révoque en doute ce que j'affirme, qu'il s'adresse à un expert quelconque dans le monde des chemins de fer et cet expert lui dira que mon affirmation est d'une parfaite exactitude. Mais trêve de comparaisons; car ce n'est pas là le point en discussion.

Je tiens à dire ici que je partage l'avis du premier ministre et que je me range à l'opinion du chef de l'opposition, et c'est là une attitude qu'on jugera peut-être assez difficile. A mon avis, non seulement il ne faut pas arrêter les travaux d'achèvement de ce réseau, mais il ne faut pas les retarder. Je vais peut-être un peu plus loin que quelques-uns de mes amis; je ne suis pas en faveur de la mise en liquidation de la compagnie. Inutile de donner de longues explications pour élucider mon attitude. D'abord, si nous avons besoin du Nord-Canadien—et tout le monde en convient, nous en avons besoin—le service des transports au Canada a tout à gagner au rapide parachèvement du réseau, et par là aussi nous hâterons le moment où nous pourrons obtenir le remboursement de notre argent. Je pose de nouveau la question: Faut-il mettre la compagnie en liquidation? Je pense que non. Pourquoi? Eu égard à la situation actuelle au Canada, la réputation du peuple canadien a tout à gagner à ce qu'il se fasse aussi peu de liquidations que possible de ces grandes compagnies.

La construction de cette ligne doit être continuée sans liquidation, si c'est possible. Permettez-moi d'exposer, pendant un instant, ce qui a été fait par le Nord-Canadien et d'arriver ensuite à la présente situation. On a déjà dit ce que le Gouvernement précédent avait fait avec le Nord-Canadien. Le solliciteur général a établi quelques comparaisons que je ne suivrai pas en détail pour le moment. Mais brièvement, et parlant de mémoire, on a garanti en 1908 les obligations de certaines lignes, et si mes souvenirs sont exacts, une première hypothèque a été prise sur ces lignes garanties avec un droit de priorité sur les autres lignes appartenant au Nord-Canadien, plus les tarifs et les recettes et le reste. Je le dis, parce que le solliciteur général, si je l'ai bien compris, a déclaré que nous n'avions pas obtenu ces garanties dans l'hypothèque.

L'hon. M. BORDEN (premier ministre): Je ne sais si le solliciteur général a parlé avec exactitude ou non, mais j'ai compris que l'hypothèque dont il parlait était celle de 1911.

M. GRAHAM: J'y reviendrai dans un moment. Il y a eu deux autres garanties, mais dans chaque cas ce fut une première hypothèque. En 1911, une autre garantie a été accordée pour la ligne qui va de Montréal à Port-Arthur, soit une longueur de 1,000 milles environ. La ligne de Montréal à Ottawa était construite entièrement, mais n'était pas conforme au type d'une ligne transcontinentale. Néanmoins, une première hypothèque a été prise sur la ligne allant d'Hawkesbury à Port-Arthur, sauf deux petites sections sur lesquelles il existait un droit an-

térieur représenté par une première hypothèque prise sur la propriété, jusqu'à concurrence de $35,000 par mille. En plus, il y avait un droit général sur la ligne d'Ottawa à Niagara, dont une partie est aujourd'hui construite de Toronto à Niagara et qui sera peut-être une des lignes du réseau qui donnera le plus de profit. Après avoir établi ces prémisses, je discuterai la situation telle qu'elle se présente aujourd'hui.

Je reconnais avec l'honorable député de Saint-Antoine que le chemin de fer du Nord-Canadien vient s'adresser à nous continuellement. Quand je pouvais parler avec autorité, j'ai dit à ses directeurs: Pourquoi ne pas prendre le temps de calculer et de fixer ce qu'il vous faut pour terminer la ligne; pourquoi n'étudierions-nous pas cela définitivement avec des rapports complets, de façon à nous rendre compte de ce qui devait être fait? Comme c'est arrivé au Gouvernement actuel, j'ai été assuré une ou deux fois qu'un certain montant suffirait à terminer la ligne. Je dois dire pourtant que ce que ces messieurs ont toujours eu en vue, en discutant cette question avec moi, c'était la ligne allant de la passe d'Yellowhead vers l'est et non vers l'ouest.

Il y a une ou deux choses se rapportant à la situation actuelle que nous ferons bien d'examiner. Devrions-nous faire quelque chose dans les circonstances présentes? Je crois avoir exposé mes vues sur ce point. Que nous demande-t-on d'accorder en vertu de ces résolutions et que propose-t-on de nous donner? Si j'ai bien lu les résolutions—et elles sont très compliquées—on nous demande d'accorder une garantie de $45,000,000 et des droits de circulation sur les chemins de fer de l'Etat. Mon honorable ami en parlant du chemin de fer de l'Etat s'est borné à parler de l'Intercolonial. La disposition en question peut être une solution de la difficulté qu'il y avait à amener le Canadian-Northern dans les Provinces maritimes ou d'effectuer sa jonction avec les autres lignes des Provinces maritimes, mais je ferai remarquer au Gouvernement d'accorder des droits de circulation pour un long trajet de plusieurs centaines de milles, ce ne sera pas un grand avantage si la compagnie qui obtient ce droit n'est pas autorisée à faire le trafic de gare à gare. Si on lui permet de faire ce trafic, cela réduira le montant du trafic de l'Intercolonial et le résultat sera que la ligne de l'Etat sera moins prospère qu'elle ne l'est à présent et perdra ce montant même, à moins—car je ne suis pas pessismiste—à moins que l'augmentation du trafic suffise pour le mouvement des deux chemins de fer. Mais les droits de circulation ne se bornent pas seulement à l'Intercolonial. Mes honorables amis ne doivent pas oublier que le Gouvernement construit un chemin de fer à la baie d'Hudson, et cette convention donne au Canadian-Northern et à ses compagnies filiales le droit de circulation sur le chemin de fer de la baie d'Hudson. Je ne m'oppose absolument pas à cette exploitation, il est possible que le droit donné au Canadian-Northern d'opérer sur la ligne de la baie d'Hudson et de profiter du service de navigation entre les ports de la baie d'Hudson et l'Angleterre, comporte l'abandon de l'entreprise et des lignes de paquebots au Nord-Canadien. En lisant attentivement la convention, j'ai été frappé par cette idée, que peut-être les directeurs du Canadien-Northern Railway en avaient plus derrière la tête qu'on ne pouvait le supposer quand ils ont obtenu cette autorisation de circuler sur les chemins de fer de l'Etat, parce qu'ils comprenaient non seulement l'Intercolonial, mais aussi le chemin de fer de la baie d'Hudson.

On nous demande d'accorder $45,000,000 sous forme de garantie. Pourquoi donner une garantie dans ces circonstances? Il est bien connu que le Gouvernement peut emprunter plus facilement de l'argent qu'un autre emprunteur qui aurait même une garantie du Gouvernement et si cet argent doit être donné au Canadian-Northern pour un certain nombre d'années—il se peut qu'il soit remboursé, mais il se peut qu'il ne le soit pas—pourquoi ne serait-il pas plus sage, dans les conditions actuelles, que le Gouvernement emprunte l'argent lui-même et fasse l'économie de la différence de l'escompte et des frais qu'il paierait directement et de ce que paierait la compagnie avec la garantie du Gouvernement? Le ministre des Finances soulèvera immédiatement l'objection que le fait de garantir des obligations n'affectera pas notre possibilité d'emprunt sur le marché autant que le ferait un emprunt direct et que cela n'augmentera pas nos responsabilités immédiates. C'est vrai, jusqu'à un certain point, mais pourtant, dans les conditions actuelles et après la discussion qui s'est faite, je crois très sérieusement que cela rehausserait le crédit financier du Canada si le Gouvernement empruntait directement cet argent plutôt que de garantir les obligations du Canadian-Northern.

Qu'allons-nous obtenir pour cette garantie? J'ai fait un examen des différentes compagnies et des garanties diverses, mal-

gré que ce soit très compliqué, et je crois être arrivé à me rendre assez bien compte de leur valeur. Il me semble ne pas être très loin de la vérité en disant que les garanties offertes au Gouvernement ne sont pas des garanties au sens propre du mot. Nous avons un certain montant de propriété sur lequel une première hypothèque est donnée et nous avons d'autres valeurs sur lesquelles une deuxième, une troisième ou une quatrième hypothèque est prise, subordonnément, sans doute, aux obligations déjà existantes. Si c'était là de bonnes garanties, la compagnie pourrait se procurer une assez forte somme d'argent sans s'adresser au Gouvernement. Je crois donc pouvoir dire que ces garanties ne sont pas considérées comme excellentes sur les marchés financiers du monde. Retenez bien, monsieur l'Orateur, que si j'ai parfaitement compris la résolution, la seule première hypothèque que nous ayons sur propriété immobilière, c'est celle de la ligne de Brockville à Wesport. Une hypothèque sur propriété peut bien ne pas être une garantie certaine et il est évident, à première vue, que ces garanties ne sont pas bonnes, sans quoi le Gouvernement n'aurait pas à faire l'avance de ces $45,000,000.

Le Gouvernement n'obtient aucune première hypothèque sur propriété immobilière, sauf sur les 45 milles de la ligne de Brockville à Westport qui va de Brockville vers le nord. Cette ligne n'est réellement pas une très bonne garantie, quand nous parlons de millions. Mon très honorable ami le premier ministre a voyagé avec moi sur cette ligne jusqu'au village d'Athens, un jour que nous n'étions pas en tournée politique. C'est une ligne longue de 44 ou 45 milles avec des rails de 56 livres. On ne pouvait pas avoir un fort trafic sur cette ligne, pourtant c'est un des embranchement du réseau du Nord-Canadien qui fait partie de sa ligne transcontinentale. Si un trafic abondant doit passer par cette voie, il faudra la reconstruire d'un bout à l'autre avec de nouveaux rails, un nouveau ballast, de traverses, des ponts en fer au lieu de treillis en bois; de telle sorte que l'hypothèque sur la propriété immobilière n'ajoute pas une grande valeur aux garanties. Je ne crois donc pas être trop sévère en disant que les garanties offertes ne sont pas de véritables garanties, sauf la ligne de Brockville à Westport, dont la garantie ne représente pas beaucoup d'argent. Nous avons, c'est vrai, les compagnies immobilières et le droit de rachat sur certaines autres propriétés. Mais à cette époque de difficultés financières, quand l'immeuble diminue de valeur au lieu de monter, le droit de rachat sur les immeubles est purement spéculatif et vous pouvez prendre ce mot au sens philosophique. Si je circulais à travers la Chambre et si je demandais confidentiellement à mes collègues s'ils pourraient vendre avec profit les terrains qu'ils détiennent depuis un an ou deux, ils diraient: Nous ne pouvons pas les vendre du tout. Personne ne veut acheter d'immeubles. La spéculation sur les terrains a dépassé les limites de la prudence, aussi bien dans l'Est que dans l'Ouest, et il faudra des années avant que le public ne revienne au bon sens sur les propriétés immobilières. Le droit de rachat d'une compagnie qui s'occupe d'immeubles est certainement spéculatif et n'a presque pas de valeur. Je ne crois pas aller trop loin en disant qu'aujourd'hui on ne pourrait pas l'offrir comme garantie sur aucun marché du monde.

Permettez que je dise encore autre chose au sujet de la garantie. Quelques-uns de nos honorables collègues ont dit à propos de ce capital et des garanties des compagnies auxiliaires et constituantes: Nous plaçons toute cette garantie dans la compagnie du Nord-Canadien et nous la rendons propriétaire du capital des compagnies filiales. C'est vrai.

Le Gouvernement va encore plus loin et dit: Nous prendrons pour nous et garderons à perpétuité les quatre dixièmes des actions de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien. Par conséquent, si ces résolutions sont adoptées, le Gouvernement deviendra propriétaire des quatre dixièmes des actions, dans toutes les compagnies filiales. Ceci équivaut à dire qu'il prendra une hypothèque sur sa propre propriété, pour se garantir. Posséder les quatre dixièmes des actions du Nord-Canadien implique la possession des quatre dixièmes de tout ce qui appartient au Nord-Canadien, y compris les actions des compagnies auxiliares. Le Gouvernement prend une hypothèque sur les quatre dixièmes des actions des compagnies auxiliaires qui sont déjà la propriété du Gouvernement, et il appelle cela une garantie. Je dis que cela n'est pas du tout une garantie; c'est simplement compter la même chose deux fois. Le Gouvernement dit en substance: Nous possédons les quatre dixièmes des actions du Nord-Canadien et les quatre dixièmes des actions des compagnies auxiliaires, de sorte que ces dernières nous appartiendront également. Dans la paragraphe suivant, le

Gouvernement se vante de prendre une hypothèque sur des valeurs qu'il avoue appartenir à l'Etat. La garantie que pourraient en offrir les actions des compagnies auxiliares n'existe pas, puisque ces artions appartiendront quand même au Gouvernement et que l'on n'augmente pas sa garantie en prenant une hypothèque sur son propre bien.

Il m'a fait plaisir d'entendre l'honorable député de Toronto-centre admettre que le capital n'est pas limité à $100,000,000, mais qu'il pouvait être porté à $125,000,000. Le chiffre nominal du capital était $100,000,000; la disposition qui autorise la compagnie à faire une émission additionnelle de $25,000,000 d'actions qui pourront être échangées contre des obligations, n'augmente pas, il est vrai, les charges de la compagnie; c'est simplement un virement. Mais cette opération augmente le chiffre du capital et dérange l'équilibre entre les porteurs des actions; lorsque le virement aura été opéré, le Gouvernement du Canada, au lieu de posséder 40 p. 100 du capital, ne possédera que $40,000,000 sur $125,000,000; si plus tard, il devient nécessaire de prendre possession du réseau, en faisant l'acquisition des actions, il faudra tenir compte de cette addition faite au chiffre du capital.

Je ne prétends pas que cette opération augmente les charges ou les obligations de la compagnie, car je répète que les charges restent les mêmes, qu'elles soient inscrites sous le titre d'actions ou d'obligations; mais la prépondérance des parties sera modifiée. La Chambre ne doit pas supposer, comme certains journaux semblent le croire, que le Gouvernement s'approprie les quatre dixièmes des actions du Nord-Canadien. Il ne possédera pas les quatre dixièmes si la compagnie fait cette nouvelle émission de $25,000,000, qu'elle est autorisée à faire par la présente résolution.

On a prétendu que cette résolution donne au Gouvernement pour $40,000,000 d'actions. Cette prétention est inexacte. La résolution ne donne au Gouvernement que $33,000,000 d'actions, parce que l'an dernier, le Gouvernement s'est fait livrer $7,000,000 d'actions, lorsque la subvention a été votée. Pour arriver au chiffre de $40,000,000, il faut ajouter cette somme de $7,000,000, de sorte que la présente résolution ne transfère que $33,000,000 d'actions au Gouvernement. Pour obtenir ces $33,000,000 de MM. Mackenzie et Mann, le Gouvernement leur donne d'abord $23,000,000, qu'il reprend ensuite, avec $10,000,000 en plus.

Vous me demanderez peut-être comment cela se fait. Si vous lisez la résolution attentivement, vous constaterez que Mackenzie et Mann, qui représentent les compagnies filiales, obtiennent pour $23,000,000 d'actions dans le Nord-Canadien pour livrer les actions des compagnies filiales qui sont en leur possession, afin que ces dernières compagnies soient incorporées dans le réseau du Nord-Canadien et puissent être hypothéquées en faveur du Gouvernement. Puisque le Gouvernement doit devenir un des associés dans la compagnie du Nord-Canadien, je considère que Mackenzie et Mann font un excellent marché. Le Gouvernement leur donne $23,000,000 qu'il reprend ensuite, avec $10,000,000 en plus. Pour rendre la chose plus claire, nous obtenons $33,000,000 et nous donnons $23,000,000 à Mackenzie et Mann presque en pur don, de sorte que par la présente résolution nous obtenons $10,000,000.

On prétend que nous obtenons, en plus, un droit de circulation sur le Nord-Canadien et un échange de trafic. Un droit de circulation sur le Nord-Canadien peut avoir une certaine valeur ou n'en avoir que très peu. Ce que je dis d'un droit de circulation du Nord-Canadien sur l'Intercolonial s'applique également à un droit de circulation de l'Intercolonial sur le Nord-Canadien. Tout dépend de la nature des arrangements et des distances. Chaque fois qu'un convoi de la compagnie locataire sera admis à circuler sur la voie de la compagnie locatrice, sur une distance quelque peu considérable, il faudra lui abandonner le trafic local, sans quoi elle ne pourra pas faire d'affaires et, d'un autre côté, cela diminuera considérablement les recettes de la compagnie locatrice, à moins que le trafic n'augmente dans des proportions considérables.

J'arrive maintenant aux arrangements concernant le trafic. Je ne me rappelle pas si c'est le premier ministre ou le solliciteur général qui a parlé de cet arrangement comme d'une concession arrachée au Nord-Canadien. Malgré mon humilité et ma modestie, je dois rappeler à la Chambre que sous l'empire de la loi de 1911, le Nord-Canadien est obligé de faire des arrangements pour échanger le trafic avec l'Intercolonial chaque fois que le Gouvernement l'exigera. Le chapitre 6, des lois de 1911, article 14, paragraphe (*b*) est ainsi conçu:

A la demande du Gouvernement, la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien doit faire des arrangements avec le chemin de fer de l'Intercolonial pour échanger le trafic entre la compagnie et l'Intercolonial, à Montréal, pour tout le temps que le Gouverneur en conseil dé-

termine et aux conditions à intervenir entre les parties, et, dans le cas où les parties ne pourraient s'entendre, la commission des chemins de fer du Canada réglera les conditions.

Après beaucoup de pourparlers et de discussions avec les propriétaires du Nord-Canadien, nous avons réussi à faire insérer cette condition qui oblige le Nord-Canadien, lorsqu'il en sera requis par le Gouvernement, à faire des arrangements avec l'Intercolonial et à soumetttre la question à la commission des chemins de fer, si le Gouvernement et la compagnie ne peuvent s'entendre.

M. PELLETIER: A Montréal.

M. GRAHAM: Cela entraînerait nécessairement un échange de trafic sur toute la ligne, car il ne serait pas possible d'opérer des échanges à deux ou trois endroits. Si nous n'avons pas obligé le Nord-Canadien à accorder immédiatement un échange de trafic, c'est qu'à cette époque il n'y avait guère de trafic à échanger, vu que la voie du Nord-Canadien n'était pas achevée. En deuxième lieu, il existe actuellement un arrangement pour l'échange du trafic entre l'Intercolonial et le Grand-Tronc; il serait peut-être difficile et aussi désavantageux de défaire cet arrangement. Le précédent gouvernement était de cet avis et je suis convaincu que le Gouvernement actuel admettra que le Grand-Tronc lui-même, lorsque le Grand-Tronc-Pacifique sera terminé, désirera faire des arrangements pour le transport de son trafic, depuis Montréal jusqu'à Québec et les ports de l'Est, sur la voie du Grand-Tronc-Pacifique.

L'arrangement mentionné dans la présente résolution comporte que le Nord-Canadien sera obligé d'accorder un échange de trafic à l'Intercolonial, du moment que le Gouvernement en fera la demande; je n'ai rien à dire contre cet arrangement et, si j'en ai parlé, c'est parce que les orateurs de la droite ont laissé entendre que le Gouvernement n'avait pas pris les mêmes précautions en 1911. Aucune précaution de quelque importance n'a été oubliée en 1911, ainsi que je vais entreprendre de le démontrer. Mon honorable ami a soulevé un autre point de la question: l'expédition des marchandises par des ports canadiens. Ici, je ne partage pas l'avis du premier ministre qui croit qu'en éliminant les mots: "à moins d'indications spéciales à ce contraire" on oblige le Nord-Canadien à diriger son trafic vers des ports canadiens. L'omission de ces mots n'aurait absolument aucun effet dans la pratique. Si j'expédie un boisseau de grain de l'Ouest, je suis le propriétaire de ce grain et je décide de l'itinéraire qu'il devra suivre. Si je veux qu'il soit expédié par telle ou telle voie, le Nord-Canadien ne peut pas lui faire suivre un autre itinéraire. Il est obligé de rendre ce grain à destination, par la route que j'ai choisie. C'est ce que dit expressément la loi de 1911. Tout le monde admettra qu'un expéditeur a le droit absolu de dire comment ses marchandises seront expédiées. Si j'achète des marchandises de John Brown et si je donne ordre de les expédier à Winnipeg, par le Nord-Canadien, et de là, par le Grand-Tronc-Pacifique, ne suis-je pas parfaitement dans mon droit? Le Nord-Canadien ne peut faire autrement que livrer la marchandise à ceux que je mentionne. Ainsi, l'élimination des mots: "à moins d'indications spéciales à ce contraire" rend la phrase un peu plus coulante, mais n'en change pas le sens. Permettez-moi de citer la loi de 1911, pour empêcher une fausse opinion de se propager et pour démontrer qu'il n'y a rien dans la présente résolution qui n'était pas déjà dans la loi de 1911, votée à l'occasion de la garantie des obligations sur la partie de la ligne entre Port-Arthur et Montréal. La loi est ainsi conçue:

Il est par les présentes déclaré que l'aide dont il est ici question est accordé par le Gouvernement spécialement dans le but d'encourager le transport des marchandises par les voies canadiennes. Mais avant d'accorder cette aide, le Gouverneur en conseil exigera de la Canadian Northern Railway Company et de la Canadian Northern Ontario Railway Company, qu'elles signent un arrangement par lequel toutes les marchandises mises en consignation sur la Canadian Northern Railway Company ou ses embranchements ou sur la Canadian Northern Ontario Railway Company ou ses embranchements, à moins d'indication spéciale à ce contraire par l'expéditeur, soient, si elles sont consignées à des endroits au Canada, expédiées par le Canadian Northern Railway ou le Canadian Northern Ontario Railway ou par les raccordements de l'un ou de l'autre de ces deux chemins de fer, ou par tout chemin de fer situé sur le territoire canadien; et que le taux d'entier parcours pour le trafic d'exportation, du point de départ à sa destination, ne dépassera en aucun temps, par voie des ports canadiens, le taux exigé par voie des ports américains, et que toutes ces marchandises, à moins d'indication contraire par l'expéditeur, seront transportées aux ports océaniques canadiens; et que la Canadian Northern Railway Company et la Canadian Northern Ontario Railway Company ne pourront de quelque façon que ce soit, dans les limites de leur pouvoir, directement ou indirectement, conseiller ou encourager le transport de ces marchandises par d'autres voies que celles mentionnées plus haut, mais devront, de toutes les façons, de bonne foi et de toutes leurs forces, remplir les conditions pour lesquelles une aide publique leur est accordée, savoir le développement du commerce par la voie du Canada et les ports océaniques canadiens.

C'est là les conditions qui furent imposées lorsque, en 1911, on accorda de l'aide au Nord-Canadien; et bien que, dans ce cas-ci, le libellé ne soit pas absolument identique, le sens est exactement le même. Aucun chemin de fer ou aucune compagnie de chemin de fer ne peut transporter mes marchandises par une autre voie que celle indiquée par moi-même, elle peut être poursuivie si elle le fait. S'il s'agit de marchandises dont le parcours d'expédition n'a point été spécifié, il est du devoir du Canadian-Northern, et il en a été ainsi depuis 1911, de les expédier par la voies des ports de mer canadiens. Il en est en 1914 comme il en était en 1911. Si l'expéditeur indique un parcours pour ses marchandises, le Nord-Canadien, comme compagnie de transport, n'a pas le droit de leur faire prendre une direction différente. C'était, je crois, le solliciteur général qui tournait en ridicule cet arrangement de 1911, disant que, si nous avions pris possession de cette voie, nous n'aurions point eu de têtes de ligne et que, conséquemment, nous n'aurions pu l'exploiter. Si je ne me trompe, c'est à peu près ce qu'il voulait dire. Mon honorable ami, je le crains, n'a point lu la loi. Cela même y était prévu, et je pense que M. Lash, en élaborant ce texte, y pensait justement avant d'en discuter les termes avec le solliciteur général. Les têtes de ligne sont expressément spécifiées dans la loi de 1911. Les compagnies possédant les têtes de ligne étaient des compagnies séparées et je puis dire à mon honorable ami et à la Chambre que, vu les dettes de ces compagnies, je n'ai pas cru que la seconde ou la troisième hypothèque fût une garantie suffisante. Voici les dispositions que nous adoptâmes en 1911 dans le cas ou la voie serait comprise dans cette hypothèque. Le sous-article c de l'article 14, chapitre 6 des statuts de 1911, dit:

En cas de défaut, et par suite d'acquisition subséquente de la ligne subventionnée par la présente loi, soit de la part du Gouvernement, soit de la part de toute compagnie de chemin de fer autre que la compagnie, ni la compagnie ni la Canadian Northern Railway Company ne s'opposeront à une requête adressée à la commission des chemins de fer pour le Canada en vue d'obtenir une ordonnance autorisant le gouvernement ou telle autre compagnie de chemin de fer à faire usage des têtes de ligne à Port-Arthur, à Ottawa et à Montréal ou à l'un ou l'autre ou quelqu'un de ces endroits, dont la compagnie ou la Canadian Northern Railway Company a la possession ou le contrôle.

Ainsi, il est prévu que si la compagnie ne remplissait pas ses obligations et que sa ligne devenait la propriété du Gouvernement, le Canadian-Northern ne s'opposerait point à une requête adressée à la commission des chemins de fer en vue de permettre au Gouvernement ou au nouveau propriétaire du chemin de fer de faire usage de ses gares à Montréal, Ottawa et Port-Arthur. Mon honorable ami prétend que notre disposition actuelle ne vaut rien. Pourquoi cela? Les compagnies possédant les têtes de ligne sont indépendantes, et ce chemin de fer est actuellement obligé de faire des arrangements avec ces diverses compagnies pour pouvoir faire usage de leurs têtes de ligne, que les actions soient ou ne soient pas possédées par les mêmes gens. Formant une ociété distincte, le Canadian-Northern, ou le Canadian Northern Ontario, est obligé de conclure des arrangements pour savoir à quel prix il pourra faire usage de ces têtes de ligne. Aux termes de la loi de 1911 nous placions le Gouvernement, dans le cas où il deviendrait propriétaire du chemin de fer, exactement dans les mêmes conditions que ce chemin de fer en ce qui concerne l'usage des têtes de ligne.

Examinons un instant quelques-unes des garanties de 1911. Mon honorable ami a établi une différence notable entre les dispositions de 1911 et celles que l'on propose aujourd'hui telles qu'elles paraissent dans la résolution. Peut-être trouvera-t-il mes paroles un peu frustes, mais j'ose dire qu'il n'y a certainement pas lieu d'embrouiller les choses avec des mots sans nombre et des pages sans fin. Les garanties dont il est question dans cette résolution ne sont, à mon sens, que des mots et des phrases, et point du tout des garanties sérieuses. Je préférerais une première hypothèque sur 500 milles du chemin de fer Canadian-Northern à toutes les garanties que mon honorable ami a accumulées dans cette résolution. En 1908, le Gouvernement d'alors pris une première hypothèque sur la ligne subventionnée. L'année suivante il obtint une autre hypothèque générale sur d'autres lignes, une première hypothèque sur la ligne subventionnée. En 1911, excepté dans deux cas peu importants, il ne prit point de gage sur les actions, il n'accepta point d'actions sans valeur, mais il prit une première hypothèque sur la ligne subventionnée, et cette première hypothèque vaut mieux que tout le reste de cette garantie acceptée par le Gouvernement en 1911. Lorsque la ligne d'Ottawa à Port-Arthur sera achevée, ce sera la meilleure partie du système moderne du Canadian-Northern, et il faudra des milliers, que

dis-je, des millions de dollars pour rendre les autres parties du réseau aussi bonnes que celle d'Ottawa à Port-Arthur, et l'exécution répond aux plans et devis. Au temps où la garantie fut consentie, certaines conditions furent imposées concernant le type de voie ferrée à établir.

D'abord, quelque étrange que cela puisse paraître à nos honorables adversaires, nous stipulâmes que les ponts seraient en fer et en béton, et que, pour les petits cours d'eau, on pourrait provisoirement employer des ponts en bois, mais que le Gouvernement tiendrait la main à ce que des ouvrages en fer remplacent les treillis de bois le plus tôt possible. Ce "plus tôt possible" est arrivé, et l'on nous demande de fournir l'argent nécessaire pour donner à cette voie ferrée le degré de solidité voulu. En rappelant ces faits relativement aux entreprises de 1911, je ne veux nullement chercher querelle au Gouvernement actuel, mais je tiens à établir clairement que tant aux yeux du Gouvernement d'alors qu'à mon propre point de vue, puisque j'en étais directement responsable, nous avions une garantie bien supérieure à celle que nous offre cette liste de garantie que l'on soumet aujourd'hui à la Chambre. En réalité il n'existe point dans ces résolutions de première hypothèque sur le fond, autre que celle qui est offerte sur le chemin de Brockville à Westport, s'étendant de Brockville vers le nord sur une longueur de 45 milles, avec des rails de 56 livres.

Depuis le premier jour où je suis entré dans cette Chambre, nous avons constamment discuté la question des embranchements. J'ai toujours soutenu, différant en cela d'opinion quelquefois avec cette Chambre et peut-être même avec quelques-uns de mes propres amis, qu'il est du devoir du Gouvernement, lorsqu'il s'agit d'une voie ferrée qui lui appartient, non seulement d'établir des embranchements là où l'on en peut attendre un revenu avantageux, mais encore partout où des gens établis depuis plusieurs années en ce pays demandent des voies de transport, cela étant le seul moyen d'y attirer plus de monde. Telle a toujours été ma manière de voir. Mais actuellement, une des raisons avancées au cours de cette discussion pour n'avoir point fusionné ces voies ferrées, c'est que l'on pourrait au besoin laisser de côté certains embranchements dont le revenu ne couvre pas les frais d'exploitation. C'est rétrograder que d'en agir ainsi.

Je considère qu'il était du devoir du Gouvernement lorsqu'il s'est agi de cette entreprise importante, de déclarer, en exposant son programme, qu'il allait se charger de ces embranchements, que les revenus fussent avantageux ou non, si les besoins des colons établis dans les localités desservies par ces voies le requièrent. Au lieu de cela, on donne pour raison de n'avoir point opéré la fusion de ces embranchements, que l'on veut pouvoir laisser de côté, lorsque le temps sera venu de prendre possession de ces embranchements, ceux dont le revenu ne suffirait point à couvrir les frais d'exploitation. Cela n'est pas de nature à encourager la colonisation dans l'Est ou dans l'Ouest; et je pense que, lorsque le bil sera à l'étude, le Gouvernement devra changer son système et admettre que, comme je le pense, il n'y a aucune raison de ne point opérer cette fusion.

M. MEIGHEN: Pour quelles raisons.

M. GRAHAM: Mon honorable ami désire en connaître les raisons?

M. MEIGHEN: Je crois que mon honorable ami pourrait en donner lui-même de très bonnes.

M. GRAHAM: C'est possible, mais je parlais de celle de mon honorable ami. Je crois qu'il en garde de meilleures en réserve qu'il pourrait sans doute nous donner. Ma connaissance de la loi est assez limitée, cependant, je doute fort que ce Gouvernement ait le droit d'agir comme il le fait relativement à ce réseau. Il y a deux ans, lorsque l'on demandait d'accorder une subvention à l'extrémité de la ligne du Pacifique-Canadien dans la Colombie-Anglaise, je proposai que cette subvention ne fût accordée qu'à la condition que la ligne provinciale s'engageât à reconnaître l'autorité de la commission des chemins de fer. Le Gouvernement rejeta ma proposition, donnant pour raison que les garanties avaient été fournies par le Pacifique-Canadien, en vertu d'un engagement passé entre Mackenzie et Mann et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, et que tout changement apporté à cet arrangement pouvait compromettre les garanties des actionnaires. Ce serait pour le moins modifier les termes de l'engagement d'après lequel ces garanties étaient fournies, ou qui formait une base pour l'émission de garanties. Cependant, le Gouvernement qui, l'année dernière, ou l'année précédente, refusait de modifier d'une seule ligne les termes de son projet, propose aujourd'hui que la ligne de la Colombie-Anglaise soit déclarée d'utilité publique pour tout le Canada, et qu'elle soit

ainsi placée sous l'autorité de la commission des chemins de fer. Il se peut que je me trompe du tout au tout, au point de vue légal, mais je prétends que le moyen le plus convenable pour régler cette question entre le Gouvernement fédéral et la province, la seule manière dont cela se puisse ou se devrait faire, c'est que le gouvernement provincial, par une mesure législative, consente à cet arrangement et prenne ainsi la responsabilité de protéger ses propres actionnaires. Il est possible que cela se puisse faire, mais je doute fort que, si cette question était soumise au comité judiciaire du conseil privé, celui-ci reconnût au gouvernement provincial le droit d'ignorer un engagement passé entre le gouvernement provincial et de tierces parties qui n'en peuvent mais.

J'ignore si le premier ministre de la Colombie-Anglaise a agréé ou non cette idée. Je n'ai aucun moyen de connaître ce détail, mais s'il a personnellement estimé que ce traité ne lie pas la province, celui-ci ne représente rien pour le détenteur d'obligations, si cette entente ne prend pas une forme tangible grâce à une loi adoptée par la législature de la Colombie-Anglaise. S'il n'y avait pas eu de convention conclue, si aucun arrangement n'avait été fait, si aucune garantie n'avait été donnée par le gouvernement de cette province, cela n'aurait pas tiré à conséquence, pour ainsi dire, mais voici une convention signée par Mackenzie et Mann, ou par l'un d'eux, passée et signée par le gouvernement de la Colombie-Anglaise et ratifiée par la législature de cette province, et l'on demande aujourd'hui au Parlement d'ignorer les termes du statut et de placer ce chemin de fer sous la haute main du Gouvernement fédéral, et cela, en l'absence d'une loi de la Colombie-Anglaise acceptant un marché semblable. Je crois qu'il y a d'autres voies ferrées provinciales sur lesquelles commencent à s'exercer, aujourd'hui, la haute main du Dominion ; mais je me contente de citer celle-ci pour exemple. Qu'on me permette de rendre ma pensée plus claire. J'ai toujours estimé qu'il est de sage politique pour les chemins de fer qui effectuent les transports de l'intérieur d'être sous l'autorité du Gouvernement fédéral, et mon objection n'est point basée sur cette raison; mais je suis fermement convaincu que le Gouvernement fédéral se créera des embarras avec la province de la Colombie-Anglaise et d'autres provinces dont on va accaparer les chemins de fer, s'il n'obtient pas de législation qui confirme cette prise de possession. Il existe, en Colombie-Anglaise, une certaine commission dont la tâche est de réglementer les tarifs de transport; je crois que la province de l'Alberta possède un système quelconque qui lui permet de dire son mot dans la question des tarifs de transport, bien que j'ignore la nature de ce système. On peut en dire autant des provinces de Manitoba et de Saskatchewaan. En conséquence, je crois que placer ces voies ferrées sous la haute main des commissaires des chemins de fer, sans entente quelconque avec les provinces, sera de nature à occasionner beaucoup d'embarras et de malentendus. Si les provinces soulèvent la question: De quel avantage sera à MM. Mackenzie et Mann la garantie, donnée illégalement par le Parlement fédéral, si les tribunaux se rangent à l'avis des provinces, comment Mackenzie et Mann pourront-ils se procurer de l'argent sur les obligations garanties, si la question de droit intervient? Cela ne retardera-t-il pas l'application de cette loi, si ces résolutions prennent la forme d'un statut, jusqu'au jour où le comité judiciaire du conseil privé aura eu l'occasion de se prononcer sur cette question de droit? Le Gouvernement devrait étudier cette question avant de persévérer dans la voie qu'il s'est tracée.

On me demande: Quelle autre garantie voudriez-vous avoir? Vous avez énoncé quelques-unes des difficultés; vous avez fait voir ce que vous allez donner et recevoir. Qu'allez-vous faire dans les circonstances? Tout d'abord, je tiens à faire observer—ce que je veux faire sans allusion blessante, parce que nous discutons plutôt une question de transport qu'une question de personne—qu'on m'a dit depuis deux ou trois ans, sans la moindre hésitation, que le bénéfice provenant de la vente des terrains de la ville modèle, à Montréal, seront plus que suffisants pour acquitter le coût des installations du terminus de Montréal. Où se trouve cet argent? Les intérêts qui font agir Mackenzie et Mann ne diffèrent pas de ceux qui offrent en vente cette propriété. A plusieurs reprises différentes, on m'a parlé de cette affaire; on m'a conduit en automobile à cette propriété de Montréal et j'ai examiné celle-ci dans tous ses détails. Cet immeuble a beaucoup de valeur et il doit représenter un bénéfice de plusieurs millions de dollars. En toute sincérité, je dis que, si cet essor se produit ostensiblement, dans le cas du chemin de fer du Nord-Canadien et que si ce développement est bien compris par la population du Canada, cha-

que dollar de bénéfice réalisé sur ce nantissement de fonds dans la ville modèle de Mont-Royal devrait servir aux fins de l'entreprise dont il est question. N'empêche qu'on nous demande de fournir $5,000,000 eu plus pour les installation du terminus de Montréal—cela en dépit du fait qu'on s'est targué, ici aussi bien qu'en Europe, que la mise de fonds qu'utilisait Montréal rapportait plus que le montant que coûteront ces installations.

Qu'on me permette de me rapprocher davantage de l'idée que j'entretiens sur ce qu'on devra faire. Je sens peut-être que je n'ai pas le droit d'avoir un système, et je me demande s'il m'appartient bien d'en exposer un, en ce moment. Toutefois, voici le plan que je proposerais; ce n'est pas une politique d'opposition, mais c'en est une en opposition à la proposition du Gouvernement.

Tout d'abord, je crois qu'on doit quelque chose à Mackenzie et Mann; que ces messieurs ont fait preuve d'une grande habilité et que nul d'entre nous ne se sentirait grandement humilié d'avoir contribué au succès des entreprises de Mackenzie et Mann. Je ne veux pas les attaquer sur ce point; mais c'est leur ambition de voir cette ligne parachevée que je condamne, et personne ne le sait mieux que le premier ministre lui-même que c'est là leur but. Si cette voie ferrée est terminée complètement, non seulement elle sera le témoignage de l'habilité de Mackenzie et Mann, mais elle représentera des fortunes pour leurs familles et pour eux-mêmes. Etant données ces circonstances, ils devraient mettre en jeu chaque dollar de leur actif personnel pour l'appliquer à la construction de ce chemin de fer, ainsi qu'ont fait ceux qui ont entrepris la construction du chemin de fer canadien du Pacifique. Je ne crois pas demander quelque chose de déraisonnable. J'ignore le montant d'argent que ces messieurs possèdent; loin de moi l'idée d'ergoter à propos de leurs millions, car ils peuvent avoir ou ne pas avoir de millions.

Mais il existe, dans la province d'Ontario, une loi d'après laquelle le bureau des contributions nous demande de faire certaines déclarations quant à nos revenus, et il est bien difficile d'échapper à cette formalité. Nous pourrions faire quelque chose de semblable en ce cas-ci, sans entrer dans des questions que l'on pourrait peut-être considérer affaires personnelles, et je crois que les personnes intéressées dans cette entreprise, c'est-à-dire, MM. Lash, Mackenzie et Mann devraient faire une déclaration relative au montant de leur actif personnel, comparaison tenue de leur passif, et que ce montant devrait être risqué par eux au parachèvement de cet ouvrage. Il n'est pas juste de demander à la population du Canada de contribuer continuellement des fonds, à moins que ceux qui sont énormément intéressés, pour ne pas dire plus, ainsi que nous le sommes, n'ouvrent leurs bourses et ne risquent chaque dollar qu'ils possèdent à parachever cette entreprise. Voilà ce qu'ont fait les hommes qui ont conçu l'idée du chemin de fer canadien du Pacifique, avant de s'adresser au Gouvernement fédéral pour lui demander de leur consentir un prêt de quelque trente millions de dollars. Je me rappelle avoir lu, alors que je n'étais qu'un tout jeune homme, l'histoire de cette grande entreprise; et alors même que j'estimasse leurs méthodes erronées et qu'elles auraient du être différentes de ce qu'elles étaient alors, j'ai toujours admiré le courage de ces hommes qui, avant de solliciter l'aide de l'Etat, ont risqué à la réalisation de leur projet jusqu'au moindre dollar qu'ils possédaient en propre, et non pas leur propriété collective en tant que compagnie, pour s'adresser aux banques. La première chose que je demande, c'est que MM. Mackenzie, Mann et Lash, quelle que soit la valeur de leur propriété, assument leur part dans cette entreprise en engageant chaque dollar de leur actif pour le parachèvement de cette ligne; alors nous pourrons intervenir et faire quelque chose. Cela serait peut être une politique.

Un autre fait dont on doit tenir compte, avec raison—mais au sujet duquel il peut exister une divergence d'opinion—c'est celui-ci: les personnes intéressées dans la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien ont travaillé dur, c'est vrai.

Cependant, je crois qu'elles ont été quelque peu récompensées. Je n'aimerais pas dire le chiffre exact des bénéfices réalisés par les initiateurs de cette entreprise, mais je crois que ces derniers sont en état d'acquitter leur facture de charbon, sans se gêner par là. Mais je dis que ceci n'est pas les garanties d'il y a deux ou trois ans, dont chacune était censée être la dernière. Ce n'est pas non plus la garantie de 1913, qui devait aussi être la dernière. C'est une circonstance exceptionnelle qui réclame que le Gouvernement intervienne; s'il veut le parachèvement de cet ouvrage, il doit venir au secours de cette compagnie, mais le montant de cette aide dépasse tout ce qu'on a accordé jusqu'ici et qui, disait-

on, en ce temps-là, suffirait à terminer cette grande entreprise.

Les conditions diffèrent de celles qu'on a jamais relevées dans le passé, parce que la ligne est presque terminée, plus que la moitié en ayant été construite Le Gouvernement, dépositaire du peuple canadien, a risqué dans cette entreprise des millions de dollars. En accordant la garantie maintenant proposée, il n'obtient pas de première hypothèque sur des propriétés. Par contre, il garantit jusqu'à la moindre obligation imputable sur le compte du réseau du chemin de fer Nord-Canadien; il garantit, en réalité, le paiement de toutes les dettes de ce chemin de fer et il rend certaines toutes les obligations jusqu'à présent mise sur le marché par cette compagnie et par les autres compagnies de chemins de fer qui en dépendent. Tenant compte de tout cela, je crois qu'il est juste que MM. Mackenzie et Mann abandonnent, du moins pour quelque temps, au Gouvernement fédéral la direction de leur entreprise. Je sais qu'au point de vue du Gouvernement, des obstacles s'opposent à ce qu'il exerce la haute main sur les intérêts en jeu. Cependant, ainsi que je l'ai dit déjà, les circonstances sont particulières et l'état de choses est plus que révoltant; et je ne crois pas que la population du Canada manifeste de la satisfaction, en constatant qu'aujourd'hui on engage son crédit jusqu'au montant de $45,000,000, à moins que ses mandataires n'aient une voix prépondérante lorsqu'il s'agira de dépenser cet argent. On me dit: Nous ne permettrons pas qu'on dépense un seul dollar, si ce n'est en une façon qui nous satisfasse. Je connais la routine. Voici comment on procède: on construit un ouvrage sur l'une de ces lignes, on fixe un certain type de construction. Quand l'ouvrage est terminé, la compagnie, quelle qu'elle soit, s'adresse au Gouvernement avec le rapport de l'ingénieur du Gouvernement, et d'après ce rapport, elle reçoit l'argent voté.

Dans les circonstances présentes, tout devrait se passer à la connaissance de tous. Le Gouvernement devrait dire à la compagnie l'ouvrage qu'il faut faire, les prix qu'on doit acquitter et quel argent sera dépensé, tout cela avant d'encourir cette responsabilité et non après que l'argent a été dépensé.

Cela donnerait plus de force à la convention et sauvegarderait l'intérêt du peuple qui compte sur l'établissement de lignes de chemin de fer en certaines régions où il n'en existe pas encore. De cette façon, le Gouvernement serait en mesure d'exiger le complet achèvement de ces lignes avant la mise à exécution de toute entreprise nouvelle; il lui serait loisible de diriger la dépense au lieu de n'avoir qu'à l'approuver quand on l'aurait faite.

Mais, me dira-t-on, nous avons un représentant au conseil de direction. Le premier ministre reconnaîtra loyalement que c'est là une sauvegarde qui ne compte guère. Nous avons déjà nommé un représentant au conseil de direction du Grand-Tronc-Pacifique. Il y a bien un an ou deux que je n'ai vu de rapport de ce représentant; mais je suis bien sûr que l'ancien Gouvernement avait nommé un directeur. Eh bien! un seul directeur est bien loin de représenter la majorité. J'affirme sans craindre d'être contredit que le fait d'avoir un représentant au conseil de direction ne saurait sauvegarder en aucune façon l'intérêt de la nation.

Le Gouvernement assume une bien lourde responsabilité. Puisqu'il s'agit de verser cette somme ou de garantir ces obligations, il devrait au moins faire confier à des fiduciaires une certaine quantité d'actions qui, ajoutées à celles qui lui sont attribuées, lui permissent, au besoin, d'affirmer son autorité. Je prétends que le Gouvernement devrait exiger qu'on lui laissât la haute main sur l'entreprise jusqu'à ce que le réseau soit terminé et que le Nord-Canadien soit en exploitation d'un océan à l'autre. Il n'y a rien de déraisonnable à cela; je ne suis pas plus exigeant qu'il ne faut, et si le Gouvernement jugeait à propos d'insérer une stipulation à cet effet dans la convention, je ne verrais pas d'inconvénient, l'entreprise une fois terminée, à ce que l'on disposât autrement des actions qui auraient servi à assurer son autorité.

Mais pour le moment, eu égard à la situation financière et aux attaques dont ces grandes entreprises sont l'objet en Canada, et étant donné que l'achèvement prochain des travaux coïncide avec une situation toute particulière, la population du Canada n'approuvera pas que l'on consacre $45,000,000 de plus à cette entreprise qu'à la condition que l'Etat se réserve le droit absolu d'effectuer directement la dépense du premier au dernier de ces deniers-là. Bien que je croie m'être exprimé bien clairement, je vais me résumer.

Je considère, premièrement, que le Gouvernement, à proprement parler, n'obtient de garantie d'aucune sorte.

Deuxièmement, puisqu'il s'agit d'accorder de l'aide financière, le Gouvernement ferait mieux d'emprunter de l'argent et de le remettre directement à la compagnie, car il est en mesure de négocier un emprunt à des conditions plus avantageuses que celles qui seraient faites à toute compagnie, fût-elle munie de la garantie de l'Etat.

Troisièmement, je considère qu'avant de pousser plus loin l'examen des résolutions, le Gouvernement devrait y insérer une stipulation tendant à obliger MM. Mackenzie, Mann, Lash, les actionnaires ou bénéficiaires des actions de ces compagnies à engager tout ce qu'ils possèdent pour garantir l'achèvement de cette entreprise.

Quatrièmement, le Gouvernement n'aura raison d'accorder de l'aide au Nord-Canadien qu'en tant qu'il se réservera la haute main sur l'entreprise jusqu'à ce qu'elle soit terminée et que le réseau soit entièrement en exploitation.

M. J. J. CARRICK (Thunder-Bay-et-Rainy-River) : Monsieur l'Orateur, en prenant la parole sur cette question, je ne me place pas uniquement au point de vue de la circonscription que je représente, mais au point de vue plus vaste et plus important de ses rapports avec le Dominion. Ainsi que l'a fait observer l'honorable député (M. Graham), la question du transport est de celles qui ont le plus occupé l'attention publique depuis l'établissement de la Confédération. C'est aux chemins de fer, en effet, que la grande fédération qui fait aujourd'hui notre orgueil doit son existence; sans eux, elle serait encore à l'état de rêve. L'Intercolonial fut établi pour relier la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick aux provinces du haut et du bas-Canada, et l'histoire de ses débuts est celle des difficultés, des tribulations sans nombre qui accompagnèrent l'établissement de nos premières voies ferrées. Plus tard, c'était le projet du Pacifique-Canadien qui devenait le grand problème politique et administratif, et, de longues années durant, accaparait toute l'attention. Est-il une autre question dont on se soit aussi longtemps occupé en ce pays ? C'est par le Gouvernement fédéral que fut lancé le projet du Pacifique-Canadien. Des élections ont eu lieu qui portaient uniquement sur le projet. L'entreprise fut subséquemment confiée à une compagnie qui vint en mauvaises affaires et eût fait faillite si le Gouvernement fédéral ne lui était venu en aide au moyen d'avances et de subventions en argent. Aujourd'hui, ce sont le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien qui captivent l'attention. Il faut garder et protéger le premier, mais que fera-t-on de l'autre ?

On dira peut-être que je suis intéressé? Certes, je le suis comme le sont d'ailleurs tous les habitants de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter ici. N'eussent été Mackenzie, Mann et le Nord-Canadien, Port-Arthur ne serait pas la ville que l'on voit aujourd'hui. Il y a quelques années à peine, Port-Arthur n'était qu'un petit village à très faible population que l'on désignait sous le nom de Prince-Arthur-Landing. Il avait l'honneur de porter le nom du membre distingué de la famille royale qui était alors Gouverneur général du Canada. Grâce à la construction et à la multiplication des voies ferrées, il y a aujourd'hui dans les deux villes contiguës de Port-Arthur et de Fort-William une population de 50,000 habitants qui comptent parmi les plus actifs et les plus prospères du Canada.

Sans chemin de fer, Port-Arthur et Fort-William n'existeraient pas. Là où il n'y avait rien, le Pacifique-Canadien—le plus grand réseau de chemin de fer du monde entier et qui est pour chacun de nous un objet de légitime orgueil—a fait surgir la ville florissante de Fort-William. A ses débuts, le Pacifique-Canadien avait son terminus à Port-Arthur, mais à la suite d'un différend avec les autorités municipales qui avaient fait saisir une locomotive pour arrérages de taxes, il le transporta à Fort-William, et sir William Van Horne alla même jusqu'à jurer qu'il ferait pousser l'herbe dans les rues de Port-Arthur. L'herbe y poussa en effet jusqu'à ce que Mackenzie et Mann vinssent la raser; ils construisirent leur chemin de fer et transformèrent Prince-Arthur-Landing en une ville commerçante et industrielle qui, se trouvant à la tête de la navigation—c'est la porte d'argent des plaines dorées de l'Ouest—est destinée, maintenant surtout qu'un Gouvernement entreprenant a décidé de favoriser l'industrie métallurgique, à devenir le Chicago de l'Ouest canadien.

Si cette question intéresse les citoyens de Port-Arthur et de Fort-William, elle intéresse également les cultivateurs et les colons des régions avoisinantes. C'est le Nord-Canadien qui a livré à la colonisation et mis en valeur de la région de Rainy-River. Au témoignage de M. Whitdon, membre de la commission des bonnes routes de l'Ontario, cette ligne de chemin de fer traverse les terres les plus fertiles

de la province. L'établissement de voies ferrées dans cette région amèna les résultats que dès 1854, aux communes anglaises, on attribuait à la multiplication de ce moyen de transport. Déjà, à cette époque, on affirmait que tout réseau de chemin de fer, dont l'objet essentiel est l'accroissement de son trafic, augmenta d'un quart la valeur des terres situées dans un rayon de 50 milles de la voie, qu'il double celle des terres qui se trouvent non loin de la voie, et quadruple celle des terres qu'il traverse.

Cette question n'est pas simplement d'intérêt régional; elle n'intéresse pas seulement Port-Arthur et Fort-William, elle intéresse toutes les villes et tous les villages qui se trouvent desservis par cette grande voie nationale. Elle touche de plus ou moins près à l'intérêt de toutes les parties du Dominion; nous y sommes intéressés collectivement aussi bien qu'individuellement, car toutes les provinces, depuis Québec jusqu'à la Colombie-Anglaise, ont garanti les obligations du Nord-Canadien. Le crédit de centaines de mille particuliers, celui des provinces et du Gouvernement fédéral est si intimement lié au succès du Nord-Canadien, que la solution satisfaisante des problèmes que comporte l'achèvement de ce réseau revêt une extrême importance aux yeux de tous les Canadiens.

Depuis nombre d'années, on se rend compte que l'établissement de voies ferrées est indispensable au développement du Canada. La Confédération fut établie à la condition que l'Intercolonial serait construit pour relier le haut et le bas Canada à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. La Colombie-Anglaise est entrée dans la Confédération à la condition que l'on établirait un chemin de fer allant jusqu'au littoral du Pacifique; et d'ailleurs, la nécessité de l'établissement de lignes de chemin de fer fut si bien démontrée dans le temps, que le parlement britannique n'hésita pas à garantir les obligations de l'Intercolonial jusqu'à concurrence de $15,000,000.

Au Canada, les partis politiques et les gouvernements se sont depuis longtemps donné pour règle de favoriser et d'aider l'établissement des chemins de fer. Le parti conservateur se glorifie d'avoir donné le jour au Pacifique-Canadien, et le parti libéral, de son côté, s'enorgueillit d'avoir établi le Grand-Tronc-Pacifique; mais à venir jusqu'au dépôt du projet de résolution, nul ne semblait se soucier de venir en aide au Nord-Canadien. Ce chemin de fer, il est vrai, fut entrepris sous le régime libéral; c'est le frère aîné du Grand-Tronc-Pacifique, mais il n'a pas été tenu compte des lois de la primogéniture, et le cadet, le Grand-Tronc-Pacifique, dont l'ancêtre aristocratique était à Londres, fut celui que l'on gâta, qui fut comblé des bénédictions et des bienfaits du chef libéral, tandis qu'on laissait son frère moins fortuné se débattre seul sous les regards indifférents d'un monde froid et cruel. Voilà pourquoi les journaux disent parfois de Bill et de Dan qu'ils sont comme les deux orphelins délaissés du Canada. Je le répète, le Gouvernement canadien s'est depuis longtemps donné pour règle de favoriser et de stimuler la multiplication des voies ferrées, parce que la prospérité du Canada dépend de ses réseaux de chemins de fer qui sont comme les artères où palpite sa vie commerciale et industrielle.

Pourquoi ne pas contribuer actuellement à l'achèvement de cette grande entreprise nationale? Messieurs Mackenzie et Mann ont-ils employé à la construction de cette voie ferrée les fonds qu'ils ont retirés de la vente de leurs débentures, ou bien en ont-ils disposé autrement ? Ont-ils employé les fonds du Canadian-Northern pour établir des chemins de fer au Mexique et au Brésil ? Ont-ils employé le crédit du Canada et celui des provinces pour favoriser leurs propres intérêts. La fortune considérable dont ils jouissent provient-elle des revenus du chemin de fer ? Ce sont, monsieur l'Orateur, des questions auxquelles le public voudrait que l'on répondît. Messieurs Mackenzie et Mann ont présenté un état complet au Gouvernement. Si je ne me trompe, le Gouvernement a nommé un comité composé de membres du cabinet, pour étudier cet état en détail. Le Gouvernement a chargé ses experts en chemin de fer de tenir une enquête sous l'habile direction de M. Gutelius. L'honorable solliciteur général a été chargé de la partie légale, et je crois que nous avons tout lieu d'être fiers de l'arrangement qu'il a conclu. Des comptables experts et des vérificateurs ont été envoyés à Toronto pour examiner les livres, et qu'ont-ils trouvé ? Ils trouvent que, jusqu'au dernier dollar, tous les fonds retirés des débentures garanties par les provinces et par le Dominion, ont été employés à la construction de la voie ferrée, et que pas un seul dollar des fonds canadiens n'a été dépensé dans des opérations concernant des chemins de fer mexicains ou brésiliens. Ils

trouvent encore que près $100,000,000 non garantis par les provinces et le Dominion ont été employés pour construire ce chemin de fer, et que sir William Mackenzie et sir Donald Mann n'ont même pas gardé pour leurs services l'argent qui leur revenait en toute justice. Selon le témoignage sous serment de M. A. J. Mitchell, contrôleur de la compagnie, depuis que ce réseau a pris les proportions d'un réseau transcontinental, MM. Mackenzie et Mann n'ont touché des profits de la compagnie que ce qu'il leur en est revenu comme détenteurs d'actions ordinaires. Que trouvent-ils de plus? Ils trouvent que ces messieurs ont employés leurs ressources personnelles, leurs propres fonds à construire cette voie; qu'ils ont cédé à la compagnie 4,000,000 d'acres de terre, concession qu'ils auraient obtenu relativement à la construction de lignes ferrées par la Lake Manitoba Railway and Canal Company, la Manitoba Southeastern Railway Company, et la Winnipeg and Hudson Bay Railway Company; et, en vertu de leurs chartes, ces terres devenaient leur propriété personnelle à l'achèvement de ces diverses voies ferrées. Une partie de ces terres a déjà été vendu au prix de $17,000,000; et, au prix courant, le reste vaut environ $13,-000,000. Cet argent qui revenait aux entrepreneurs est maintenant devenu une partie de l'avoir du chemin de fer Nord-Canadien. Ils ont abandonné leurs terres et les produits de la vente à la compagnie de chemin de fer sans en recevoir un seul sou. Ils lui ont également transféré beaucoup d'autres valeurs qui appartenaient à la Mackenzie and Mann Company, telles que transfert d'entreprises, le terminus du lac Supérieur à Port-Arthur, des élévateurs, des quais, propriétés de la Canadian Northern Telegraph Company, la Qu'Appelle, Long Lake Railway Company, la Duluth, Winnipeg and Pacific Railway Company, la Port Arthur, Duluth and Western Railway Company, et la Saint-Boniface and Western Land Company. Selon la déclaration présentée, ces titres valent 50 millions de dollars. Qu'ont-ils reçu en retour de ces valeurs au comptant? Ils ont reçu des actions ordinaires qui ne valent pas un sou à moins que la ligne ne réussisse. Cela indique-t-il que sir William Mackenzie et sir Donald Mann se proposent d'exploiter la construction des chemins de fer du Canada, d'employer le crédit des provinces et celui du Dominion à leur profit personnel? Non, monsieur l'Orateur; si leur objet eût été d'en retirer un gain et une compensation personnels, ils n'auraient point abandonné à la Canadian Northern Railway Company des millions de dollars en terres, transfert d'entreprises, élévateurs et compagnies de télégraphe et de messageries.

Non, encore une fois, monsieur l'Orateur; ils ont une ambition plus haute et plus digne; non pas une ambition peu commune de faire des profits et de s'enrichir, mais bien l'ambition digne de citoyens canadiens, celle de développer leur pays d'origine et de laisser derrière eux un monument qui transmette leur nom à la postérité et qui fasse honneur au Canada. Les esprits étroits ne sauraient comprendre les mobiles élevés, mais, dites-moi, est-ce pour un profit personnel que sir John A. Macdonald a consacré sa vie au service du Canada? Est-ce dans un but de lucre ou d'intérêt personnel que l'honorable chef de l'opposition a voué quarante année de sa vie au Canada? Est-ce par amour de l'argent que le premier ministre actuel consacre toute l'énergie, toute l'habileté, toutes les hautes facultés dont il est doué au service de son pays? N'y a-t-il point chez nos grands hommes d'ambitions plus digne, plus haute et plus noble! Oui, monsieur, elle existe cette ambition élevée, et, comme canadiens, nous sommes fiers de la reconnaître. Nos hommes publics d'aujourd'hui sont tout aussi capables d'actions désintéressées, de nobles conceptions et de sacrifices personnels que les grands caractères qui ont illustré les pages de notre histoire. Ne soyons pas mesquins dans les motifs que nous attribuons à deux de nos plus grands canadiens, sir William Mackenzie et sir Donald Mann.

Qui sont les détracteurs de ces deux canadiens distingués? J'en suis bien fâché pour l'honorable député de Calgary (M. Bennett), et je regrette qu'il ne soit point ici pour pouvoir lui exprimer mes sympathies personnelles dans la triste situation où il se trouve. Un désappointement en politique ressemble un peu à un désappointement en amour: il peut avoir pour effet d'aigrir le caractère le plus doux et de faire déborder le vase de la colère sur son propre parti et ses propres associés. Actuellement, la province d'Alberta n'est point représentée dans le cabinet, ce qui est un amer désapointement pour le député de Calgary qui aimerait à se voir ministre. Son discours en cette Chambre montre clairement qu'une amère jalousie a dicté son attitude personnelle envers le solliciteur général dont lui-même convoitait la

place. Combien sa présence eût fortifié le cabinet!

Il y a deux ou trois semaines, il a dit qu'après qu'il eut fait son discours à la Chambre des communes, le Gouvernement n'osa pas venir en aide au chemin de fer Canadian-Northern, que la panique serait transportée de Calgary à Ottawa et le broncho indompté que renverserait de ses ruades tous les barreaux du Gouvernement et jetterait la consternation dans la compagnie. Les paroles du poète dramatique trouveraient ici une application fort juste :

But man, proud man!
Drest in a little brief authority,
Plays such fantastic tricks before high Heaven
As make the angels weep.

Quelle ironie du sort que d'être appelé ici à suivre M. Borden au lieu du broncho indompté de l'Ouest. Quelle situation anormale pour l'honorable député de se voir reléguer au second plan lorsqu'il sent en lui l'étoffe d'un ministre, et combien il est étrange que le Gouvernement ait pu se maintenir au pouvoir sans l'aide d'un tel expert en chemin de fer, le plus grand expert en chemin de fer qui soit en liberté! Voici comment le représente le poète dramatique:

Traduction:

Quel œuvre que l'homme! quelle noblesse dans sa raison! quel infini dans ses facultés! qu'il est admirable dans sa forme et ses mouvements! quel ange dans l'action et par l'intelligence! combien il ressemble à un dieu.

J'ai ouï dire qu'il s'est formé un nouveau parti appelé le parti "Bull Moose"; que l'honorable député de Calgary en est le chef, et l'honorable député de Kingston (M. Nickle), le premier lieutenant. On m'a dit que l'honorable député de l'île du Prince-Edouard (M. Hepburn) a été choisi à l'unanimité comme le whip en chef du parti "Bull Moose"; mais après quelque discussion, il aurait décliné cet honneur pour rester une moule sur le bon vieux vaisseau de l'Etat. Comme Horace d'antique mémoire, Théodore II s'écriait:

Qui se tiendra à ma droite
Pour m'aider à défendre le pont?

Voici venir Don Quichotte, le député de Erandon (M. Aikins) qui après s'être rendu compte des forces du Gouvernement, décide que la discrétion est ce qu'il y a de mieux en fait de valeur; là-dessus il prend un billet pour une destination inconnue, après avoir dit béatement à ces trois associés en réunion secrète:

Qui combat et prend la fuite
Peut combattre par la suite.

Au point de vue des affaires, voyons ce que vaut la proposition dont il s'agit. Le "Toronto Globe" l'a discutée dans un article de fond, et il disait qu'il est bien naturel que les compagnies concurrentes ne veuillent pas que le Gouvernement vienne en aide au Nord-Canadien. Il disait aussi que le chemin de fer Nord-Canadien, même inachevé, avait fait gagner aux cultivateurs $17,000,000 uniquement sur le transport du grain, par la réduction des prix de transport, et éviter une dépense totale de $50,000,000 aux expéditeurs du Canada. Ce matin, l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) a lu une partie de cet article, mais il ne l'a pas cité en entier, c'est pourquoi je vais le faire:

Il est odieux de prétendre que ceux qui voient d'un mauvais œil la demande du chemin de fer Canadian-Northern à Ottawa veuillent faire le jeu du Pacifique-Canadien. Le Pacifique-Canadien joue franchement et cartes sur table. Le Canadian-Northern promet de devenir un puissant rival du premier transcontinental. Il se peut qu'il devienne un concurrent bien plus sérieux qu'on aurait pu le prévoir, si le Gouvernement du Canada continue à lui fournir les fonds et à engager le crédit du public pour en permettre l'achèvement et l'acquisition du matériel le plus perfectionné. Si n'importe quel homme d'affaire sérieux était à la place de sir Thomas Shaughnessy, il protesterait probablement tout aussi vigoureusement que le fait le président du Pacifique-Canadien contre toute autre subvention accordée au Canadian-Northern.

Sir Thomas est guidé par un égoïsme intelligent, et oublie à propos que le chemin de fer canadien du Pacifique pendant sa construction payait ordinairement des dividendes sur ses actions ordinaires avec l'argent qui aurait dû servir à construire la ligne; que la North American Construction Company, composée de directeurs et de fonctionnaires, occupant la position d'entrepreneurs favorisés dans la construction du chemin de fer Canadien-Pacifique, tout comme Mackenzie et Mann, et la Northern Construction Company le sont dans la construction du Canadian-Northern; et qu'au point de vue des concessions, de subsides en espèces, de lignes de chemins de fer construites et autres secours qu'on lui donnait, le chemin de fer Pacifique-Canadien a été traité par le peuple canadien comme jamais chemin de fer l'avait été auparavant ou l'a été depuis.

La Canadian-Northern a un rôle à jouer, et un rôle important dans le développement du Canada. Il a déjà contribué à faire abaisser les tarifs de transport des voyageurs et des marchandises dans une grande étendue des prairies à des prix qu'on ne pouvait obtenir sous le régime du monopole.

Les industriels de chemins de fer disent que 90 p. 100 de ces réductions ont été faits en premier lieu sur les lignes du Canadian-Northern pendant les dernières dix années. Les ré-

tions dans les prix de transport du grain entre les différentes gares dans le Manitoba, dans la Saskatchewan et dans l'Alberta et le lac Supérieur faite par le Canadian-Northern en 1903, et adoptées ensuite par le chemin de fer Pacifique-Canadien, représentent pour les cultivateurs sur leurs récoltes de 1903 à 1913 inclusivement une économie de $17,000,000 ou près de 4 p. 100 sur $39,000,000 environ par année. Et ce n'est pas tout. De fortes réductions dans les tarifs entre Port-Arthur et Fort-William et les différentes gares non seulement dans le Manitoba, mais dans la Saskatchewan et l'Alberta ont aussi été faites, et le chemin de fer Canadien-Pacifique a été obligé de réduire ses prix également. Les tarifs ont été aussi considérablement réduits sur le charbon et sur le bois entre différents points. Dans le Manitoba les taux ont été réduits de 15 p. 100 et dans la Saskatchewan et l'Alberta de 7½ p. 100. Il serait difficile de faire le calcul de toutes les réductions faites par le Canadian-Northern et imposées au chemin de fer Pacifique-Canadien, mais outre celle de $17,000,000 au lac Supérieur la somme économisée dans les transports de l'est du Canada et des Etats-Unis et dans les transports entre les points d'une même province ou d'une autre, doubleraient et peut-être triplerait le chiffre que j'ai mentionné.

Durant une période de plus de vingt années les réductions que le chemin de fer Pacifique-Canadien a faites sur le transport du grain ont été celles contenues dans la convention relative à la ligne du Nid-de-Corbeau en 1898 et 1899 (3 cents par 100 livres), et les réductions que le Canadian-Northern l'a forcé de faire en 1903. Les tarifs de transport du grain et de la farine partant des gares du chemin de fer Pacifique-Canadien dans la Saskatchewan et l'Alberta sont plus élevés aujourd'hui qu'ils n'étaient il y a vingt ans.

D'aucuns prétendent que l'Ouest serait tout aussi bien avec un bon chemin de fer de première classe comme le chemin de fer Pacifique-Canadien qu'avec des lignes boiteuses qui ne peuvent pas faire de concurrence sérieuse à cause des charges excessives qui pèsent sur leur capital, ou à cause de leur mauvais état. Les faits ci-dessus prouvent que c'est là une erreur. Le Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique ont une grande tâche devant eux dans l'Ouest et personne ne désire les voir placés dans ces embarras financiers qui les obligeraient à cesser leurs opérations ou être vendus au chemin de fer PacifiqueCanadien.

Nous avons donc une économie de $17,000,000 réalisée par les cultivateurs seulement, grâce à la construction du Nord-Canadien, et une économie totale de $50,000,000 pour les expéditeurs du Canada. N'est-ce pas une raison vitale et tangible qui fait que l'achèvement de ce réseau est une question d'importance capitale pour tous les Canadiens. Pourquoi alors est-il nécessaire que le Gouvernement garantisse les obligations du Nord-Canadien? Nous savons tous que pendant les deux dernières années, à cause des guerres, de l'instabilité dans les sociétés et les conditions économiques des nations, il s'est produit une

[M. Carrick.]

gêne financière générale et l'argent a été difficile à obtenir.

Non seulement la garantie du Gouvernement sur des obligations permet d'emprunter, mais encore d'emprunter à un taux plus bas d'intérêt; et c'est là où le Gouvernement prend une responsabilité directe. Plus le taux de l'intérêt est bas plus le coût de la construction est bas, et plus facile il sera de diminuer les prix de transport. Le ministre intérimaire des Chemins de fer a fait ressortir ce point lors d'un débat récent, lorsqu'il a cité M. F. W. Tye, qui disait que le taux des transports est basé exactement sur les frais d'exploitation et les charges fixes d'un chemin de fer. Plus les services de l'exploitation et les intérêts à payer sont bas, plus un chemin peut offrir des taux de transports réduits, et toute augmentation dans les charges fixes qui n'ont pour résultat de diminuer le département d'exploitation est un fardeau additionnel que le chemin doit porter, et signifie une augmentation dans les taux. Il est plus facile d'obtenir de l'argent sur le marché financier avec la garantie de l'Etat pour la construction d'un chemin de fer, et cela amène l'abaissement des prix de transport. Alors, comme nos chemins de fer sont des rouliers publics sous la juridiction du Gouvernement par l'entremise de la commission des chemins de fer, et comme il est plus facile d'obtenir l'argent à meilleur marché avec la garantie de l'Etat, le premier devoir du Gouvernement actuel devrait être de donner cette garantie, non seulement pour emprunter l'argent nécessaire en temps de besoin, mais aussi pour l'obtenir à un taux d'intérêt aussi bas que possible.

Qu'arriverait-il si le Gouvernement ne prêtait pas son crédit aujourd'hui comme il l'a fait dans le passé pour tous les chemins de fer canadiens? Le résultat ne serait-il pas que les travaux en seraient arrêtés, et peu-être que la compagnie serait incapable de payer les intérêts sur ces obligations? Quel effet désastreux cela n'aurait-il pas sur le Canada! Dans quelle situation placerions-nous quelques-unes des institutions financières qui ont avancé des fonds pour aider le Canadian-Northern? Quelles seraient les conséquences pour les entrepreneurs, les ouvriers, les marchands, dans tout le Canada? Quel effet cela aurait-il sur le crédit du pays sur le marché d'Angleterre dont nous dépendons entièrement? Monsieur l'Orateur, ce tableau est trop sombre pour que nous puissions le contempler;

tandis qu'avec l'aide du Gouvernement, accordées maintenant, le réseau pourra être terminé; il sera mis sur une base profitable, et dans quelques années deviendra une des grandes routes nationales du pays.

Depuis les premiers jours de la Confédération, le peuple a demandé des chemins de fer. Les différentes provinces se sont empressées d'ouvrir des lignes de colonisation et de développer leur territoire. Elles ont été à l'ambition les unes avec les autres pour avoir des chemins de fer. L'Ontario, le Québec, le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise ont tous donné des subventions ou des garanties au Canadian-Northern, et le Gouvernement fédéral a donné les deux. Ces gouvernements n'ont pas accordé leur aide simplement pour satisfaire la fantaisie de Mackenzie et Mann de construire des chemins de fer. Ils l'ont donné parce que le peuple voulait avoir et demandait des chemins de fer. C'est le pays qui a sollicité Mackenzie et Mann de construire des lignes dans des régions qui ne donneront des revenus proportionnés aux dépenses que dans plusieurs années. Mackenzie et Mann ont construit dans la circonscription que je représente une ligne de 500 milles entre Port-Arthur et Sudbury. Cette ligne traverse la grande zone argileuse du Nouvel-Ontario qui comprend 16,000,000 d'acres de terres agricoles aussi fertiles que l'on peut trouver dans tout le Canada. Cette zone, d'après la commission d'Ontario de 1900, comprend un territoire plus grand que les états de Massachusetts, Connecticut, Rhode-Island, New-Jersey et Delaware réunis; elle est presque entièrement propre à la culture, avec un climat qui ne diffère pas sensiblement de celui de la province du Manitoba. Ce territoire renferme du bois en abondance, du bois pour le chauffage, pour la construction et le commerce, plusieurs chutes d'eau qui pourront être utilisées avec avantage dans la génération d'énergie électrique lorsque le pays sera établi.

Les commissaires du gouvernement d'Ontario estiment qu'il y a dans le district de Nipissing au moins 20,000,000 de cordes de bois à pulpe; dans l'Algoma, 100,000,000; dans le district de la Baie-du-Tonnerre, 150,000,000; soit un total de 270,000,000 de corde de bois à pulpe. A part cela, il y a une quantité considérable de pin marchand.

Le district voisin de Sudbury renferme les plus grands dépôts de nickel connus ; il est aujourd'hui le centre de l'industrie du nickel du monde entier. Il y a aussi plusieurs millions de tonnes de minerai de fer dans ce pays du nord. Depuis nombre d'années, on nous parle des grandes ressources non développées du Canada et ces mots ont un son agréable à nos oreilles; mais le Canada ne peut pas vivre beaucoup plus longtemps en se contentant de dire qu'il possède de grandes resssources non développées. Ce fait dont nous pouvions autrefois nous glorifier est presque devenu une tache sur notre caractère national. Le Gouvernement fédéral a un devoir à remplir, et ce devoir est le développement de nos ressources naturelles; et le premier pas à faire pour obtenir ce développement, c'est d'avoir des voies de transports. Cette grande zone argileuse appartient au peuple du Canada. Sans chemins de fer, elle est de bien peu de valeur; avec des chemins de fer, elle vaut des millions de dollars. Il n'y a pas encore de population dans cette région; pas de trafic local pour aider à payer l'intérêt sur les obligations; mais, dans quelques années, elle sera peuplée de cultivateurs prospères; des villes y surgiront, et les produits de la ferme seront échangés pour les produits de l'ouvrier à l'avantage des deux. En attendant cela, Messieurs Mckenzie et Mann ont construit le chemin de fer et portent seuls le poids du fardeau, pendant que le Canada aura le bénéfice de l'établissement de ce pays et de l'augmentation dans la valeur de ces terres. Aucune des provinces ou le Gouvernement fédéral ne prétendront qu'ils ont accordé de l'aide au Nord-Canadien à la seule demande de de Mackenzie et Mann. Ils l'ont aidé à la demande et à la sollicitation du peuple qui désirait voir ouvrir ce pays et lui donner une voie ferrée; et ce fait devrait être considéré dans la présente demande de Mackenzie et Mann.

Quel est le type du Canadian-Northern? Est-ce un bon chemin de fer? Est-il bien construit? Il est difficile d'établir la qualité d'un chemin de fer d'après le prix qu'il a coûté. Cela a été amplement démontré pendant le long débat qui a eu lieu récemment sur le Grand-Tronc-Pacifique par les chiffres nombreux que l'on a donnés pour comparer le coût des différents réseaux. La date de la construction, la nature du territoire, le taux des salaires, celui de l'intérêt et les conditions économiques en général sont tous d'importants facteurs dans la construction d'un chemin le fer. Sans donner de longues colonnes de chiffres, je crois qu'il peut être facilement démontré que la construction du Nord-Canadien

a coûté moins cher par mille que celle de tout autre chemin de fer canadien; et, pourtant, afin de pouvoir toucher les subventions, il a été construit conformément au type très élevé exigé par le Gouvernement fédéral.

Qu'est-ce que cela signifie pour le Canada? Cela veut dire, si le coût de la construction est un facteur dans la détermination des tarifs, que le Nord-Canadien, une fois terminé, facilitera la réduction des tarifs dans tout le Canada; et, selon le "Globe", ce chemin de fer, bien qu'incomplet, a déjà réduit les tarifs et économisé aux cultivateurs du Canada 17 millions sur le grain seulement, et un total de 50 millions aux expéditeurs du Canada depuis dix ans.

J'ai voyagé l'an dernier par le Nord-Canadien entre Port-Arthur et Winnipeg, sur une distance de 438 milles, et notre moyenne de marche pour la distance entière a dépassé 50 milles à l'heure. On ne pourrait pas maintenir cette vitesse sur une voie mal construite, et je crois que le terrassement et l'outillage peuvent se comparer avantagusement à ceux de tout autre chemin de fer de l'Ouest canadien. M. Angus Sinclair, un ingénieur bien connu et un entrepreneur familiarisé avec tout le réseau du Nord-Canadien, dit:

> Lorsque le réseau sera terminé, ce sera sans exception le meilleur d'Amérique, par ses rampes et ses courbes faciles, son outillage entièrement neuf, et la haute qualité de sa construction.

Lors de son passage récent à Ottawa, sir Richard McBride a déclaré dans une entrevue qu'il n'y avait pas de meilleure réseau dans toute la Colombie-Anglaise.

Le Nord-Canadien traverse les montagnes Rocheuses par la passe de la Tête-Jaune sur la ligne ayant la plus faible rampe d'Amérique. L'Union-Pacific traverse les Rocheuses à une altitude de 8,000 pieds, avec une rampe de ½ p. 100; le Northern-Pacific à 7,000 pieds; le Great-Northern à 6,000 pieds; le Pacifique-Canadien, ligne principale, à 5,300 pieds; la ligne de la passe du Nid-de-Corbeau du Pacifique-Canadien à 4,300 pieds, le Nord-Canadien à 3,700 pieds. Le maximum de rampe du Pacifique-Canadien à travers les Rocheuses est de 2.2 p. 100; le Great-Northern, 2 p. 100; le Grand-Tronc-Pacifique, 1 p. 100, et le Nord-Canadien 7-10 de 1. p. 100. De sorte que le Nord-Canadien traverse les Rocheuses à la rampe la plus basse et la meilleure du continent américain, ce qui lui procure un fort avantage sur ses concurrents.

Quelle est la nature du pays que le Nord-Canadien traverse? M. S. J. McLean, commissaire des chemins de fer, dit dans son article sur les chemins de fer nationaux que le Nord-Canadien est construit à travers les plus fertiles régions de blé de l'Ouest canadien, et les statistiques de l'an dernier le démontrent facilement; elles indiquent que ce chemin de fer a transporté presque le tiers du grain expédié de l'Ouest aux ports lacustres de Port-Arthur et de Fort-William.

Monsieur l'Orateur, je crois que Mackenzie et Mann ont droit à l'attention sincère du Gouvernement, ils ont été depuis vingt ans de grands facteurs du développement et de la prospérité du Canada. Ils ont apporté au Canada et dépensé pour l'avancement de notre pays plus de 300 millions. Ils auront construit des chemins de fer et des embranchements de colonisation, sur requête et sur sollicitation des provinces et du Dominion. Ils ont procuré de l'emploi, directement et indirectement, à des centaines de mille Canadiens. Leurs feuilles mensuelles de paie se chiffrent dans les millions. Ils ont épargné au peuple du Canada 50 millions en prix de transport depuis dix ans. Où pourrions-nous trouver d'autres Canadiens ayant un aussi bon dossier? Ils forment un couple déparaillé. L'un est pasé maître en fait de finance, l'autre est passé maître en fait de construction.

Je me trouvais l'an dernier en Angleterre lors de leur excursion annuelle à la recherche de numéraire. Les temps étaient durs et l'argent difficile de placement. Un Canadien, sir Max Aitken, primait le sentiment général de l'Angleterre en disant qu'il était d'importance primordiale pour le Canada que sir William Mackenzie trouvât de l'argent pour le Canadian-Northern. Les capitalistes marquants du Royaume-Uni ont déclaré que Mackenzie ne pouvait pas avoir de fonds, mais ils les a eus tout de même, et ils ont dit que personne autre que sir William Mackenzie n'aurait pu trouver les fonds. Personne plus que lui ne possède à Londres la confiance du monde financier, car il a toujours rempli honorablement et fidèlement ses engagements; et chaque fois qu'ils échangent leur or contre ses valeurs, ils lui donnent un nouveau certificat d'intégrité et d'honneur, dont le peuple canadien devrait être fier.

Et, monsieur l'Orateur, ce trait caractéristique personnifié par nos deux Canadiens distingués—puissance d'initiative, aptitude au travail, intégrité parfaite—constitue le plus bel héritage d'un peuple, et je suis profondément convaincu que c'est cet actif, intangible si vous voulez, qui a placé le Canada au rang qu'il occupe parmi les

nations civilisées. Car, en dernier ressort, ce ne sont pas la richesse, les ressources naturelles, les choses matérielles, qui forment une nation, mais c'est la vitalité, les traits caractéristiques nationaux des hommes nés dans un pays qui déterminent sa réputation devant le tribunal de dernière instance. Le mérite et le caractère doivent être stimulés et prônés même avant que nos ressources naturelles puissent être développées et qu'on puisse accomplir de grandes choses.

Pour conclure, je crois que ce sera à l'honneur du Canada que de permettre à Mackenzie et Mann de terminer leur réseau de chemin de fer.

Ce sont des citoyens canadiens, nés au Canada, qui construisent des chemins de fer pour le bénéfice du Canada, et il est dit tion que ces travaux sont d'utilité publique pour tout le Canada. C'est le Canada et non pas Mackenzie et Mann qui ont à gagner ou à perdre selon que le Gouvernement donne ou refuse son appui. Mackenzie et Mann n'ont pas cherché leur profit personnel ou leur avantage en retenant des concessions, des élévateurs ou des emplacements de villes. Non, leur but est plus élevé, et tout l'appui que nous pourrons leur donner à l'heure actuelle rejaillira sur le crédit du Gouvernement et du peuple du Canada, comme a rejailli sur le crédit du Canada l'aide opportune que le gouvernement de sir John A. Macdonald a donné au Pacifique-Canadien pour lui permettre d'achever sa ligne. Je suis heureux, monsieur l'Orateur, de féliciter le Gouvernement pour avoir su agir au bon moment, pour avoir protégé le bon nom et le crédit du Canada et pour avoir aidé au parachèvement de cette grande voie nationale.

M. E. M. MACDONALD (Pictou): Monsieur l'Orateur, mon honorable ami qui vient de reprendre son siège (M. Carrick) est toujours écouté avec beaucoup de plaisir dans les trop rares occasions où il adresse la parole à la Chambre. Son enthousiasme pour cette proposition est naturelle et véridique, mais je crois pouvoir dire que les conditions dans lesquelles mon honorable ami a traité ce sujet, sont telles qu'on peut difficilement dire qu'il y a donné tout ce jugement dont il ne se départit jamais dans d'autres affaires. Nous nous trouvons dans une position toute particulière pour étudier cette mesure. Au cours des deux dernières séances nous avons eu le spectacle de deux hommes publics très habiles qui appuient ouvertement le Gouvernement et qui ont déclaré que sur cette proposition fondamentale et importante ils ne sont pas à même de donner leur appui au Gouvernement et que, par conséquent, ils doivent voter contre la proposition. Il peut parfois exister des différences dans notre système de gouvernement de parti, mais il est très rare que, dans notre histoire parlementaire, des hommes occupant la position qu'ils occupent, possédant une intégrité absolue et une position dans laquelle on peut les croire absolument désintéressés, se séparent de toutes les attaches du parti et prennent une position diamétralement opposée à tout ce qu'ils ont défendu jusqu'aujourd'hui.

Le réquisitoire que ces honorables députés ont présenté à la Chambre, les raisons pour lesquelles cette mesure ne devrait pas avoir l'appui du Parlement et du pays étaient si sérieuses et si importantes que je crois que ce Gouvernement ne saurait les négliger, que cette Chambre ne peut pas manquer d'attirer l'attention du public sur ces accusations, et que le pays sera réveillé par une discussion aussi sérieuse que celle que le Gouvernement soumet au Parlement à l'heure actuelle.

En présence de la situation qui nous est faite par cette proposition du Nord-Canadien, étant donnée l'histoire de ce réseau qui est familière à chacun de nous, étant donnés les événements de l'an dernier; alors que les représentants du Nord-Canadien sont venus trouver le premier ministre et lui ont dit: Si vous nous donnez seulement 15 millions, nous pourrons terminer le troisième transcontinental; alors que le premier ministre sur la foi de cette déclaration s'est levé dans la Chambre et a défendu cette mesure en déclarant que si un subside était donné, le chemin de fer serait terminé; quand nous découvrons que cette déclaration du premier ministre était absolument fausse, nous nous trouvons devant un état de choses qui justifie le langage énergique employé devant cette Chambre par les deux honorables députés à qui j'ai fait allusion. Mais quand vous voyez l'honorable ministre des Finances (M. White) négliger, comme il l'a fait l'an dernier tous les appels que lui ont adressés les membres de l'opposition pour lui demander une enquête sur la position financière du Canadian-Northern, sur son actif, son passif et son crédit au Canada et ailleurs—avant d'acheter 7 millions de son capital-actions et de les payer 15 millions d'argent—quand vous voyez que le ministre

des Finances négligeant complètement tous les avertissements et déclarent que d'après ses informations le réseau serait terminé en 1914 si l'appui proposé lui était donné; et quand vous voyez, moins d'un an après, ces honorables députés revenir devant la Chambre avouer qu'ils ont été trompés, avouer qu'on aurait dû faire une enquête; avouer qu'ils auraient dû étudier la situation financière du Canadian-Northern avec le plus grand soin et la plus grande exactitude, et que, parce qu'ils ne l'ont pas fait, la Chambre, le pays ont été trompés, vous admettrez, monsieur l'Orateur, que quand ces messieurs reviennent devant la Chambre et nous demandent de nous associer à eux, aux hommes qui ont fait d'aussi fausses déclarations, je me permettrai de dire, pour me servir du langage de mon honorable ami le député de Calgary (M. Bennett), que nous nous trouvons vraiment en face d'un curieux spectacle.

Quand à la déception, il ne peut y avoir de doute. Mon honorable ami de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), qui est l'*amicus curiæ*, l'homme de la coulisse, mais qui n'en a pas moins la confiance du premier ministre, l'homme à qui ceux qui occupent des sièges dans le cabinet ont communiqué une partie de leur influence, l'homme qui, sur d'importantes questions, donne de fois à autre à la Chambre des conseils sur ce qu'auraient à faire nos amis de la droite, selon une habitude qu'il a prise depuis l'entrée en fonctions du Gouvernement actuel, cet homme a dit hier, dans l'apologie, et non l'argumentation, qu'il a présentée à l'égard de cette mesure, et il est bon de se le rappeler, parce que ces paroles ont une haute signification:

> Ceux d'entre nous qui se souviennent de la loi votée à la dernière session, quand il nous a été donné à entendre que l'aide alors fournie assurerait l'achèvement de la ligne et qu'il ne nous serait demandé rien de plus, ne peuvent s'empêcher de croire, bien que ceux qui ont fait à la Chambre ces représentations aient été sincères et en croyant que les témoignages qui leur étaient communiqués répondaient aux faits, qu'ils ont jusqu'à un certain point été trompés, délibérément....

Notez bien la portée de ce langage.

> ....et que cette Chambre a agi d'après une conjecture dont les événements ont fait voir la fausseté. Il nous est par suite impossible de ne pas éprouver quelque ennui de la manière que l'on nous traite.

Dans la défense qu'il a présentée en faveur de ce projet, l'onctueux et honnête député de Saint-Antoine, tout fidèle et zélé partisan qu'il est, a su trouver le courage de dire que nous ne pouvions nous empêcher d'éprouver quelque ennui de cette déception. Est-ce que la Chambre se contentera de cette vague manifestation, au moment de former avec le Canadian-Northern une association formelle et durable, qui nous obligera, sinon de fait, du moins moralement, à fournir à cette compagnie tous les fonds nécessaires à l'achèvement de son entreprise? Nous suffira-t-il d'éprouver quelque ennui d'être déçus? Est-ce que mon honorable ami de Calgary (M. Bennett) n'aurait pas raison par hasard de vouloir, qu'avant d'entrer en société avec ces messieurs, le Parlement exige une enquête complète sur toutes les circonstances qui se rattachent à cette entreprise, de manière que nous puissions découvrir le motif des fausses allégations que l'on nous a faites l'an dernier.

Il est une circonstance qui a dû étonner la Chambre, circonstance encore inconnue du pays, c'est qu'au lieu de donner au Gouvernement 7 millions sur les 70 millions de dollars d'actions que l'on supposait avoir été émises, MM. Mackenzie et Mann en ont émis pour 7 millions de plus l'an dernier lorsqu'ils se sont présentés devant le cabinet avec des actions qu'ils avaient payées $210 pour chaque part de $100. Pour me servir du langage quelque peu extrême de mon honorable ami de Calgary, ils ont mis en train une presse et en ont tiré une autre série d'actions au chiffre de 7 millions, et l'ont passée au ministre des Finances, qui ne s'est nullement douté du tour qu'on lui jouait, mais qui a cru, dans son innocence toute enfantine, que ces 7 millions étaient pris sur les 70 millions. C'est à l'automne seulement qu'il a découvert la supercherie de ces hauts financiers, qui l'avaient attrappé en lui donnant des actions sorties tout exprès de la presse.

Mon honorable ami le ministre des Finances demande aujourd'hui au Parlement de rembourser à des personnes qui les avaient en dépôt entre les mains de la Farmers' Bank certaines sommes, et il allègue une erreur de la part de celui qui l'a précédé dans sa charge. M'est avis que jamais ministre des Finances, depuis les premiers jours de la Confédération, ne s'est rendu coupable d'une négligence et d'un mépris des intérêts du Canada au point que l'a fait le présent ministre des Finances en se laissant tromper l'année dernière par ces gens-là et en les laissant lui mettre dans la main ces 7 millions d'actions qui ont vu le jour au moment où la presse a de nouveau été mise en train.

Est-il surprenant que mon honorable ami de Saint-Antoine soit quelque peu ennuyé? Y a-t-il à s'étonner qu'il se sente obligé, lui qui ne peut se permettre de prendre l'attitude austère qu'ont prise ses amis de Kingston et de Calgary, d'exprimer son mécontentement d'une telle conduite et d'avouer à la Chambre et au pays qu'il avale cette médecine avec bien mauvaise grâce?

Mon honorable ami le ministre des Finances se souciait peu d'avoir affaire à ces gens-là. Où en sommes-nous, cette année? Tous ceux qui se sont trouvés à Ottawa depuis l'ouverture de la session savent que, lors de l'arrivée ici en février de MM. Mackenzie et Mann, en quête d'une subvention, il était de toute part entendu que nulle aide additionnelle ne leur serait donnée. Des membres du cabinet avaient, disait-on, déclaré que MM. Mackenzie et Mann pouvaient tout aussi bien faire faillite cette année que dans trois ans. Après que sir William Mackenzie eut consulté le ministre des Finances et fut retourné à Toronto, où, dans une entrevue avec le représentant d'un journal, il disait avoir présenté au Gouvernement sa demande d'aide, nous avons vu le ministre des Finances venir déclarer à la Chambre que rien de cette sorte n'était arrivé. C'était le 3 mars, et le compte rendu des débats est là pour le dire. Mon très honorable ami le chef de la gauche avait appelé l'attention du ministre sur les dires de sir William Mackenzie. Souffrant, comme il en souffre encore, de la déception pratiquée sur lui l'année dernière, le ministre des Finances, qui a remis au jeune solliciteur général le soin de le tirer des pattes de Zebulon A. Lash, afin de ne pas courir le risque d'être pris comme l'an dernier, le ministre, dis-je, répondait le 3 mars dans les termes qui suivent au très honorable chef de l'opposition:

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Je suis en position de fournir des explications à cette Chambre quant aux déclarations que j'ai faites à la presse, mais je ne puis rien dire quand aux déclarations de sir William Mackenzie ou aux remarques qu'on lui attribue. Les déclarations que j'ai faites aux journaux, et que mon honorable ami a lues, à savoir qu'aucune compagnie de chemin de fer ne s'est addressée au Gouvernement pour obtenir des secours sous forme d'un emprunt, et que nous ne nous attendons nullement à recevoir une demande de ce genre, sont exactes. Autant que je sache, c'est là un exposé exact des faits.

De même que pour l'honorable député de Saint-Antoine, les événements de l'année dernière ennuyaient quelque peu mon honorable ami le ministre des Finances. On remarquera que jusqu'ici il ne s'est plus occupé de cette affaire. Il a confié à des mains plus neuves et moins rudes la tâche d'accoutumer le pays à l'idée d'une association avec MM. Mackenzie et Mann.

Après nous avoir fait clairement entendre qu'il ne serait donné à l'entreprise aucune aide additionnelle, on a dit: Mais, ces messieurs doivent 21 millions à des citoyens de ce pays: des camionneurs, des entrepreneurs de chemin de fer, des hommes qui ont travaillé avec le pic et la pelle sur les terres du Nord, et ces pauvres diables vont se trouver dans la misère si le Parlement n'intervient pas. Dans ces entrefaites, des combinaisons insidieuses se tramaient, et il vint une heure où dans l'enceinte de cette Chambre on eut la sensation nette d'un devoir à remplir envers ces pauvres diables qui après tout méritent bien d'avoir leur argent. Mais s'il est vrai que finalement l'on commença à éprouver dans les rangs de la droite de la sympathie pour ces malheureux, et que l'on crut devoir faire quelque chose à cet égard, le côté ridicule de la situation, c'est que rien dans ces résolutions n'assure que les entrepreneurs ni les fournisseurs de la compagnie vont pouvoir mettre la main sur ces 21 millions.

Le ministre des Finances disait le 3 mars que nulle demande d'un prêt n'avait été faite, et cependant je trouve dans la brochure qui a été déposée la lettre qui suit:

Ottawa, le 5 mars 1914.

Au très honorable R. L. Borden,
Premier ministre du Canada.

Cher monsieur,—Pour les raisons mentionnées dans le mémoire et dans les déclarations soumises au cabinet relativement au réseau de voies ferrées du Canadian-Northern, il est absolument nécessaire que la compagnie reçoive du Gouvernement une aide nouvelle. La somme requise est de 42 millions.

Sachant combien un prêt serait difficile, je demanderais la garantie de nos obligations jusqu'à concurrence de 45 millions de dollars. L'escompte sur la vente de ces valeurs réduirait probablement le produit à moins de 42 millions.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
William Mackenzie,
Président.

Et l'on voudrait nous faire croire maintenant que, deux jours après la declaration précitée du ministre des Finances, sir William Mackenzie se présente, le 5 mars, devant le cabinet et, sans autres raisons que celles de la nécessité de lui trouver cet argent, il obtiendrait de l'administration qu'elle se mette tout de suite à l'œuvre pour se le procurer. Je demandais il y a quelques jours au premier

ministre où était le mémoire qui accompagnait cette lettre, et il m'a répondu qu'il devait être parmi ces états que l'on a déposés. La correspondance annexée aux pièces me porte à croire cependant que ces états ont été fournis subséquemment à la demande de sir William Mackenzie, après que l'on eut employé des comptables et après que le solliciteur général eut écrit les lettres qui, dans les dernières pages de la brochure, indiquent ce qu'il faut faire.

M. BORDEN: Mon honorable ami voudrait-il bien répéter?

M. MACDONALD: J'ai dit que j'avais demander au premier ministre l'autre jour ce qu'était le mémoire qui accompagnait cette lette du 5 mars.

M. BORDEN: J'avais compris de l'honorable ministre que ces états avaient été fournis à la suite du rapport de l'expert.

M. MACDONALD: J'ai dit qu'on pouvait le croire.

M. BORDEN: Ce n'est pas exact. Les états furent fournis, et ensuite nous envoyâmes l'expert pour s'assurer de leur exactitude.

M. MACDONALD: Les renseignements sont présentés sous une forme extrêmement imparfaite. Apparemment, une grande partie des indications dont nous sommes censés avoir besoin sont dans la tête du solliciteur général, comme l'a révélé la passe d'armes d'hier entre cet honorable collègue et l'honorable representant de Calgary (M. Bennett). Ces renseignements ne sont pas d'une nature à justifier le Parlement, sans examen ultérieur, de s'engager dans cette gigantesque affaire, de s'associer à cette grosse entreprise. Si ces informations relativement à la longueur de la ligne, au prix de construction, à la mise de fonds que nécessitera son achèvement, représentent tout ce que sir Wm Mackenzie a communiqué au Gouvernement lorsqu'il a fait cette demande le 5 mars, alors je dis qu'il ne l'a pas renseigné suffisamment pour le justifier de saisir le Parlement de ces résolutions, en supposant même que ses experts aient vérifié les renseignements ainsi fournis. Puisque sir Wm Mackenzie a déclaré au premier ministre l'année dernière qu'il lui suffirait de 15 millions pour achever le chemin de fer, pourquoi lui donnerions-nous aujourd'hui plus que cette somme, simplement sur sa déclaration que c'est "nécessaire"? On n'a pas allégué qu'il était incapable de payer ses dettes, ou qu'il avait de la difficulté à se procurer les fonds nécessaires à Londres; on n'a pas exigé de lui les données qui sont exigées de la part de toute autre entreprise qui s'adresse au Parlement en vue d'obtenir de l'aide. Le grand prédécesseur de mon très honorable ami qui était à la tête du parti conservateur a tenu une tout autre ligne de conduite en 1884, quand le Pacifique-Canadien a demandé de l'aide. Le préambule de la loi qui accorde cette aide expose les raisons qui en légitiment l'octroi, raisons amples et suffisantes, si elles sont véridiques, pour justifier l'intervention du Parlement. Rapprochez de cela l'unique déclaration de sir Wm Mackenzie qu'il est "nécessaire" qu'on lui accorde cette somme; et il semble ridicule et incompréhensible que mon très honorable ami adopte cette mesure sur pareille déclaration. Il n'y a pas lieu de s'étonner que ses partisans, les députés de Kingston et de Calgary, l'abandonnent sur cette question. Voici le préambule du bill de 1884:

Considérant que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a représenté que, bien que possédant des propriétés et moyens qui, s'ils étaient réalisés, suffiraient pour lui permettre de terminer le chemin de fer canadien du Pacifique en moitié moins de temps que celui stipulé par le contrat intervenu entre le Gouvernement et la compagnie, c'est-à-dire vers le 1er jour de mai 1886, néanmoins qu'en conséquence de l'état du marché pour les effets de chemin de fer, et d'autres circonstances qui échappent à son contrôle, et nonobstant la convention conclue avec le Gouvernement le septième jour de novembre dernier, pour la garantie par l'Etat pendant dix ans à compter du dix-septième jour d'août dernier, d'un dividende de 3 p. 100 sur ses actions en circulation, il lui est impossible de se procurer les fonds nécessaires pour pousser les travaux de construction assez vigoureusement pour que le chemin de fer puisse être achevé à l'époque rapprochée ci-dessus mentionnée, et que la compagnie a demandé qu'il soit apporté certaines modifications au contrat de construction et à la convention susdite, et qu'il lui soit fait une avance de deniers sur la garantie de tout son chemin de fer, de ses embranchements, son équipement et ses propriétés, afin de l'aider dans l'exécution de ces travaux; et considérant qu'il est à propos, pour encourager et seconder le rapide établissement des territoires du Nord-Ouest et l'exécution d'une voie de communication transcontinentale par le chemin de fer sur territoire canadien, d'assurer le prompt achèvement dudit chemin de fer: A ces causes, Sa Majesté, par et avec l'avis et le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète ce qui suit:

Mais ce document du 5 mars ne renferme aucune telle allégation. Un honorable député nous déclare que la compagnie va suspendre ses opérations si ces fonds ne lui sont pas fournis. Mais le solliciteur général,—je crois que c'est lui,—a prétendu que tel n'était pas l'état de choses, que le

Canadian-Northern, que Mackenzie et Mann avaient tout l'argent nécessaire, mais qu'il incombait au pays dans les circonstances de venir au secours de l'entreprise. Si l'on se reporte au préambule du projet de résolution déposé par l'honorable ministre, voici tout ce qu'on y trouve:

Considérant que la Compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, ci-après nommée "Canadian-Northern", a exposé que les diverses compagnies énoncées dans la première annexe faisant suite aux présentes résolutions, et leurs chemins de fer et entreprises, matériel, outillage, actif et propriétés ont pour but de constituer un réseau de chemin de fer transcontinental devant être nommé le "Réseau du Canadian-Northern", et que le Canadian-Northern désire avoir la haute direction dudit réseau, grâce à l'acquisition réelle ou effective de la majorité des actions du capital social desdites compagnies, et qu'il possède ou contrôle maintenant les actions ou la majorité des actions du capital social de certaines desdites compagnies, et que les diverses compagnies désirent qu'on leur vienne en aide pour leur permettre d'achever la construction et de compléter l'outillage des travaux et entreprises du réseau du Canadian-Northern et pour l'amélioration de ce réseau.

C'est tout. Observez la différence entre la manière dont sir John Macdonald s'y est pris en 1884,—sir John Macdonald, dont le nom et les états de service ont été invoqués par mon honorable ami de Rainy-River (M. Carrick)—et la manière dont le présent leader s'y est pris dans la présente circonstance, où il accorde 15 millions de plus contre de moindres garanties, et forme une société en vertu de laquelle le Canada assume, en outre, la responsabilité d'une dépense de 312 millions, d'après ce que nous connaissons, sans parler des autres millions dont personne encore ne saurait estimer le nombre.

Maintenant, il était essentiel que sir Wm Mackenzie reçût cette aide. Le ministre des Finances (M. White) ne voulait pas y tremper le doigt, et mon honorable ami le solliciteur général fut chargé de la besogne. Cet honorable collègue a reçu sa première leçon en rédaction d'un contrat de chemin de fer de M. Z. A. Lash. D'une part nous avons mon honorable ami qui représente le Gouvernement, et de l'autre cet ancien avocat des compagnies de chemin de fer, roué, expérimenté, qui toute sa vie a rédigé des contrats, conventions et actes de fiducie de sa plus belle encre.

En effet, on m'a parlé de plusieurs membres du barreau qui n'avaient jamais été à même de prendre connaissance d'un acte de fiducie où le talent avait pu se donner carrière à un point avant que celui-ci eût été déposé sur le bureau, et qui le conservent soigneusement pour examen ultérieur et l'instruction de la jeunesse dans les diverses parties du Dominion. Cet ancien avocat des compagnies de chemins de fer, avec son esprit délié et sa vaste expérience dans la solution de questions difficiles et de litiges continuels, fut désigné pour dresser une convention avec mon honorable ami le solliciteur général, et il a roulé l'honorable membre bel et bien, comme on devait s'y attendre. On a tourné la tête au solliciteur général depuis qu'il détient ce portefeuille. On le vante, on lui fait de la réclame par tout le pays; le "Federal News Bulletin" publie son portrait couvrant une demi-page, ainsi que la biographie de ce Daniel dont les mérites ont été reconnus, dont le discours sur le Transcontinental a rejeté dans l'ombre même mon honorable ami le ministre du Commerce (M. Foster). Allons donc! même le premier ministre et tous ces autres honorables députés de la droite paraissent insignifiants à côté de ce brillant luminaire. Lorsqu'il a pris la parole l'autre soir, nous pensions qu'il allait expliquer à la Chambre cette merveilleuse convention qu'il avait conclue avec M. Lash, lequel ayant fait partie de ce noble groupe des dix-huit, pouvait être censé exercer une influence particulièrement grande sur le Gouvernement. Mais au lieu d'expliquer la convention, l'honorable député a gourmandé le très honorable leader de l'opposition, parce qu'il n'était pas parfaitement renseigné à ce sujet. Le solliciteur général était le seul parfaitement renseigné sur le sujet et il réprimanda mon honorable ami en disant: Vous admettez la nécessité et l'opportunité d'un troisième transcontinental, et vous êtes d'avis d'accorder à ces gens une certaine somme d'argent sous forme d'emprunt, sans aucune garantie.

Il me semble qu'un homme ayant les aspirations de l'honorable solliciteur général, devrait en traitant de questions de cette nature y mettre un peu d'esprit de justice. Si vous vous reportez à l'affirmation de mon honorable ami, vous constaterez qu'il a réitéré l'accusation que le très honorable chef de l'opposition conseillait de prêter cet argent sans exiger aucune garantie quelconque. Voici comment il s'est exprimé:

S'il apparaissait au leader de l'opposition que le Canadian-Northern n'était pas pour le moment en état d'exécuter son entreprise sans aide, il lui avancerait des fonds prélevés sur le Trésor public, et il n'exigerait aucune compensation en retour.

Ce n'est nullement ce qu'à prétendu mon très honorable ami. Il a dit qu'il règlerait la question comme sir John A. Macdonald l'avait réglée avec le Canadien-Pacifique en

1884. Et cependant le solliciteur général, transporté par les applaudissements des honorables députés de la droite, dont quelques-uns n'avaient jamais lu le contrat, affirma de nouveau que le chef de l'opposition conseillait d'accorder cet argent sans rien exiger en retour. Si mon honorable ami le solliciteur général avait suivi les grandes lignes de la cenvention conclue en 1884 avec le Pacifique-Canadien, il n'aurait pas eu le regret de voir son parti renié dans l'espèce par deux de ses membres distingués, l'honorable représentant de Calgary et l'honorable représentant de Kingston. Si mon honorable ami le solliciteur général avait tenté de gagner une cause devant un tribunal quelconque de notre pays, sur une déclaration comme celle qu'il a faite en cette Chambre relativement aux mérites de la convention projetée, il ne se serait pas trouvé un juge pour rendre une décision en sa faveur, même sur son propre serment. Indépendamment de ce qu'a déclaré l'honorable solliciteur général, quelles informations ont été fournis à la Chambre et au pays relativement à cette convention projetée? Qui a répondu aux affirmations de l'honorable député de Kingston et de l'honorable député de Calgary? La Chambre attend toujours que quelque honorable député de la droite traite cette question si elle est suceptible d'être traitée d'une manière pratique, afin que nous sachions au moins quelles sont les vues du Gouvernement à son sujet.

Mon ami a oublié de nous dire qui va payer cette somme de $21,000,000.

J'ai affirmé que la seule et unique raison de la sympathie qui s'est soudainement manifestée en cette Chambre en faveur de ces résolutions relatives au Canadian-Northern, c'est la théorie que l'on a amenée de l'avant, à savoir que la compagnie devait une somme de $26,000,000 à ses fournisseurs d'un bout du pays à l'autre, et qu'il ne serait pas juste de faire perdre cet argent à tous ces débiteurs.

Quelle est la véritable situation? Je désire citer quelques chiffres, et j'espère que le solliciteur général les corrigera s'ils ne sont pas exacts. En consultant les documents qui ont été déposés devant la Chambre,—car je n'ai pas l'avantage d'avoir des renseignements particuliers comme mon honorable ami,—je constate que la situation financière du Canadian-Northern à l'heure actuelle est la suivante: telle que la chose est établie à la page 43 du Livre bleu, la compagnie a une dette flottante de $10,408,128; à la page 42, on constate que les sommes dues pour la construction du chemin de fer se chiffre à $21,262,527; à la page 10, on voit que la compagnie a besoin de $41,905,117, afin de terminer la construction de son chemin de fer. Il y a ensuite les sommes qui sont dues aux banques, que le très honorable chef de l'opposition a mentionnées, et qui s'élèvent à $20,703,865.

M. GERMAN: Où peut-on trouver ces chiffres?

M. MACDONALD: On ne peut les trouver dans les documents imprimés, mais ils se trouvent dans l'état que le très honorable chef de l'opposition a découvert dans le dossier, et qui a été cité au cours du débat, ces jours derniers. Les chiffres que je viens de citer, forment une dette totale de $94,277,637.56.

M. MEIGHEN: L'honorable membre aurait-il l'obligeance de répéter ses chiffres? je viens de citer forment une dette totale de $94,000,000.

M. MACDONALD: Dette flottante, $10,000,000; sommes dues pour la construction de la voie ferrée, $21,262,000; somme requise pour terminer l'entreprise, $41,905,000.

M. MEIGHEN: Ce n'est pas là une dette.

M. MACDONALD: Je veux parler des sommes dont la compagnie a besoin pour achever son chemin de fer, et j'y inclus les dettes qu'elle a, à l'heure actuelle, et les sommes qu'elle déclare être nécessaires, après avoir placé à son crédit tout l'actif énuméré à la page 9 du Livre bleu.

J'ajoute à ce total les sommes qu'elle doit aux banques, soit $20,730,000, et j'arrive à un grand total de $94,279,637. On prétend que $24,000,000 de valeurs ont été donnés en garantie par la compagnie pour cette somme de $21,000,000. Supposons que ces valeurs soient au pair, il y aurait dans les banques, au crédit de la compagnie, une somme de $3,396,135.

M. MEIGHEN: Si l'honorable membre me le permet, je puis lui dire que ces $24,000,000 ne sont pas sur le pied de la valeur au pair; ils sont sur le pied de la valeur cotée sur le marché, à ce moment.

M. MACDONALD: Vu que mon honorable ami le solliciteur général possède beaucoup de renseignements au sujet de ce marché, qui ne sont pas donnés dans ces documents. . .

M. MEIGHEN: Ces renseignements sont tous consignés au dossier.

M. MACDONALD: Je désire demander à mon ami, le solliciteur général, de déposer immédiatement sur le bureau un état des valeurs négociables, qui ont été données en garantie aux banques, et quelle est leur valeur réelle.

M. MEIGHEN: Ces renseignements sont devant la Chambre.

M. MACDONALD: Ils ne sont pas dans les documents imprimés. Si un état de cette nature a été déposé sur le bureau, je n'ai aucun doute que les honorables députés de Calgary et de Kingston s'en sont procuré des copies, en prévision des discours qu'ils ont prononcés hier. En tout cas, c'est plutôt difficile pour les membres de l'opposition de se procurer ces renseignements.

M. MEIGHEN: Si l'on veut me permettre de donner des explications...

M. MACDONALD: Mon honorable ami va me dire: A combien estime-t-il lui-même la valeur des titres qui ont été donnés en garantie aux banques?

M. MEIGHEN: Je vais vous procurer ces renseignements dans un instant. Dans l'intervalle, permettez-moi d'affirmer que nous avons fait imprimer tous les documents que l'on nous a demandé de faire imprimer; le reste a été déposé tel quel sur la table de la Chambre.

M. MACDONALD: Je demande simplement à mon honorable ami de répondre à ma question.

M. MEIGHEN: J'ai le droit de faire cette déclaration, que cela plaise ou non à mon honorable ami.

M. MACDONALD: Mon honorable ami n'a le droit de dire que ce que je lui permets pendant mon discours; il ferait aussi bien de se le tenir pour dit. Je lui demande a combien il estime la valeur des garanties, qui sont actuellement détenues par les banques, relativement à ce prêt de $20,000,000 qu'elles ont consenti à la compagnie.

M. MEIGHEN: A $24,324,029,10. La valeur de chacune de ces émissions est mentionné dans l'état en question.

M. MACDONALD: Alors, mon honorable ami a eu tort de corriger mes chiffres, car c'est exactement là la somme que j'ai mentionnée.

M. MEIGHEN: C'est vrai; mais ces valeurs ne sont pas sur le pied du pair.

M. MACDONALD: Qu'elles soient au pair ou non, cela n'a pas d'importance; ce que nous voulons savoir, c'est leur valeur réelle. D'après les déclarations de mon honorable ami, on peut voir qu'il existe un écart de $3,396,135, en sus des sommes que la compagnie doit aux banques. Je déduis donc cette somme de $3,396,135 du total de $94,000,000, et si je tiens compte des $41,000,000, qu'il faut encore pour terminer le chemin de fer, l'entreprise du Canadian-Northern ou la compagnie Mackenzie et Mann, Limited ont besoin d'une somme totale de $90,000,000 pour payer leurs dettes et achever leur voie ferrée, après avoir placé à leur crédit toutes les valeurs négociables énumérées à la page 10 du Livre bleu. Mon honorable ami admet apparemment ces chiffres. Maintenant, si la compagnie a besoin de $90,000,000 pour terminer la construction de son chemin de fer, le pays se trouve à leur fournir juste la moitié de cette somme, soit $45,000,000; dont la valeur nette est de $42,000,000; cela veut dire qu'il faudra trouver ailleurs une somme de $48,000,000 pour acquitter les dettes de la compagnie et achever son chemin de fer. Quelle disposition mon honorable ami trouve-t-il à ce sujet de la convention qui nous est soumise? Nous constatons d'abord, à propos de ces sommes dues aux banques, que MM. Mackenzie et Mann ou le chemin de fer Canadian-Northern s'engage à payer cette somme de $20,000,000 sur les $24,000,000 d'obligations qui ont été mis de côté.

De sorte que nous pouvons assumer que ces deux sommes se compensent. Puis, relativement à la dette flottante, nous avons la présente convention que Mackenzie et Mann eux-mêmes s'emploieront, d'ici à un an, à éteindre ou à diminuer cette dette de $10,000,000 à une somme raisonnable, au jugement du Gouvernement. Supposons qu'ils puissent faire cela, mais où mon honorable ami trouvera-t-il le $521,262,000 nécessaires, afin de désintéresser les fournisseurs, les entrepreneurs et les sous-entrepreneurs, ainsi que les journaliers, qui ont travaillé au pic et à la pelle pour le compte de la compagnie, par tout le pays? Où mon honorable ami prétend-il qu'ils vont pouvoir se procurer cette somme, je le lui demande?

M. MEIGHEN: On aura le produit des $45,000,000 de valeurs négociables garanties; mais outre cela, la compagnie possède des valeurs négociables, sous forme d'obligations dont elle n'a pas encore disposé—jusqu'à concurrence de $58,000,000, ce qui forme un total de quelque $100,000,000. Dans cette somme de $100,000,000 se trouvent inclus les $21,000,000, et consé-

M. MACDONALD: Mon honorable ami prétend que ces $21,000,000 seront payés à même cette somme de $58,000,000 de valeurs négociables que possède la compagnie?

M. MEIGHEN: A même l'emprunt de $45,000,000.

M. MACDONALD: Mon honorable ami prétend-il que cette dette de $21,000,000 figure dans l'état où l'on énumère les sommes requises pour terminer la construction du chemin de fer, à la page 10?

M. MEIGHEN: Je ne puis dire la page, mais on mentionne une somme totale de $100,000,000. Oui, ce montant est compris dans cette somme de $100,379,099.

M. MACDONALD: Comment cela peut-il se faire? Prenons par exemple l'outillage. La compagnie doit pour outillage général, $1,539,863. Le seul item ayant trait à l'outillage, que je vois à la page 10, est l'article n° 5: matériel roulant, outillage pour le transcontinental et billets à échoir pour outillage, $27,000,000. Mon honorable ami prétendra-t-il que cette somme de $1,539,863 est inclue dans ce montant de $27,000,000.

M. MEIGHEN: Certainement, et ce montant de $21,000,000 tout entier est réparti sur ces divers item.

M. MACDONALD: Mon honorable ami a-t-il en sa possession un état qui établisse ce fait?

M. MEIGHEN: Oui; j'ai vu un état de cette nature, et je suis assez certain qu'il a été amené au dossier. Je puis vous le procurer.

M. MACDONALD: Mon honorable ami ferait peut-être aussi bien de s'occuper de suite de la chose personnellement.

M. MEIGHEN: Certainement.

M. MACDONALD: Car je porte beaucoup d'intérêt à ceux à qui ces fonds sont dus. Je désire savoir s'ils seront payés à même cette somme de $45,000,000 que le Gouvernement doit mettre à la disposition du Canadian-Northern, ou à même une autre somme.

M. MEIGHEN: Cette dette de $21,262,000 doit être liquidée à même cet emprunt de $45,000,000 et à même cette somme de $58,000,000. Je ne puis dire exactement dans quelle proportion, mais on se servira de ces deux montants pour cela.

M. MACDONALD: Mon honorable ami prétend-il que le Gouvernement, en vertu de la clause qui lui remet le contrôle du paiement de ces deniers, verra à ce que tous ces créanciers de la compagnie soient désintéressés?

M. MEIGHEN: Le Gouvernement verra à ce que ces deniers se rendent à destination; mais il n'exercera de contrôle que sur cet emprunt de $45,000,000 et sur telle proportion de l'autre montant qui est garantie par lui.

Le Gouvernement veillera donc à affecter cet argent, sous son contrôle, d'abord au paiement des dettes. Il y aura sans doute une partie de la dette qui sera applicable aux valeurs non garanties, mais qui sera payée en temps utile sans difficulté, avant que les valeurs non garanties et les valeurs du Gouvernement soient dépensées.

M. MACDONALD: Il y a des gens dans ce pays à qui le chemin de fer du Nord-Canadien doit de l'argent et dont les créances sont comprises dans les $21,000,000. Nous les avons vus dans les couloirs de ce Parlement et ils ont dit aux membres du Parlement qu'il y a des gens qui sont dans la gêne financière aujourd'hui, parce qu'ils n'ont pas reçu leur argent de la compagnie. Voici la situation, si j'ai bien saisi la pensée de l'honorable député. Le Gouvernement donne des garanties qui rapporteront une somme nette de $42,000,000. Osera-t-il dire que la moitié de cette somme sera affectée au paiement de ces dettes?

M. MEIGHEN: J'ai exprimé ma pensée avec toute la lucidité possible; j'ai déclaré que la chose est toujours au pouvoir du Gouvernement.

M. MACDONALD: Le Gouvernement refuse de donner une réponse catégorique à cet égard. Sans les représentations faites ici même et dans tout le pays, et si on n'eût pas déclaré qu'il était nécessaire de faire cette avance, afin que les créanciers fussent payés, jamais le Gouvernement aurait eu la témérité de venir devant le Parlement, en face de l'hostilité déployée par ces propres partisans. Cela prouve, sans l'ombre d'un doute, que cette garantie de $45,000,000 à laquelle on veut engager ce pays par cette mesure, n'est que le commencement d'autres concessions encore plus onéreuses qui doivent nécessairement être consenties, grâce à l'association de l'Etat avec cette compagnie de chemin de fer.

L'autre soir en traitant cette question l'honorable député a éludé le point avec habileté. Il a déclaré que les $21,000,000 dus aux banques devaient être protégés au moyen de garanties. Puis, avec une remar-

quable finesse, qu'il acquiert graduellement, après avoir déclaré que le Gouvernement avait déposé sur le bureau tous les renseignements voulus dans cette affaire, il a demandé à mon honorable chef ce qu'il aurait à dire sur la source de l'argent qui devait servir à payer les créanciers du Nord-Canadien. Puis il s'écarta du sujet, et vous chercheriez en vain, du commencement à la fin de son discours, les renseignements, que, pour la première fois aujourd'hui, nous avons réussi à lui arracher, à savoir, comment les gens à qui il est dû $21,000,000 allaient être remboursés. L'autre soir, en présence de cette assemblée, il a vanté les vertus, les avantages et la gloire du Nord-Canadien. Comment! s'écriait-il, nous avançons les $45,000,000 sur la garantie du Nord-Canadien et nous serons en meilleure posture que ce pays ne l'était par suite de l'arrangement effectué par l'ancien ministre des Chemins de fer, lorsqu'il fit une avance au chemin de fer du Nord-Canadien d'Ontario. Si vous ajoutez, dit-il, les $45,000,000 au montant de la dette globale du Nord-Canadien représentée par des obligations, vous aurez un chiffre inférieur ou presque identique au $35,000 par mille accordés au Nord-Canadien. Mon honorable ami savait qu'il se trompait de $8,000 à $10,000 par mille.

M. MEIGHEN: Nullement.

M. MACDONALD: Aujourd'hui, l'émission d'obligations du Nord-Canadien est de $191,933,000, en chiffre rond.

Ajoutez, dit-il, les $45,000,000 que vous prêtez à cette compagnie aux $191,000,000, et vous n'arriveriez qu'à $35,000 par mille environ. S'il veut faire ce calcul, il constatera que le coût est d'environ $44,000 par mille.

M. MEIGHEN : l'honorable député est exact, s'il y fait figurer les obligations relatives à l'outillage. L'ancien Gouvernement avait-il quelque garantie sur l'outillage?

M. MACDONALD: Mon honorable ami élude la question.

M. MEIGHEN : Nullement. Eliminez la garantie sur les terres et sur l'outillage comme de droit, et cela donne $35,000 par mille.

M. MACDONALD : Mon honorable ami, comme d'habitude, élude la question. Au lieu de venir devant le Parlement expliquer cet arrangement, comme un associé du Gouvernement, comme un ministre régulièrement constitué devrait le faire, il se lance dans des discussions d'ordre secondaire. J'ai pris ses chiffres dans le Livre bleu pour démontrer que le chemin de fer, au lieu d'être grevé $35,000 par mille, est grevé $44,000 ou $45,000. Il ne se trompe que $9,000 à $10,000 par mille. Puis au sujet de ce mystérieux syndicat relatif à l'outillage. Mon honorable ami avait assez de doutes au sujet de ce syndicat dès le début. Si vous ouvrez les Procès-Verbaux du 28 avril, lorsque cette grande mesure vit le jour pour la première fois, vous constaterez que dans la première annexe mon honorable ami avait fait figurer le matériel roulant et l'outillage de chaque compagnie mentionnée et il y a aussi fait figurer le chemin de fer du Manitoba, c'est-à-dire l'ancien chemin de fer "Northern-Pacific and Manitoba".

Après que le premier ministre eût expliqué que quelqu'un par erreur avait envoyé à l'imprimeur un avant-projet, au lieu du document définitif, mon honorable ami retranche à ce matériel roulant cet outillage, et depuis le 30 avril ils n'ont plus figuré dans les résolutions. Le solliciteur général ne l'ignore pas et il sait aussi que la garantie ne s'applique ni aux voitures ni aux locomotives.

Il sait aussi que s'il existe un syndicat d'outillage relativement aux chemins de fer mentionnés dans la première partie de la seconde annexe, ce pays n'a aucune garantie même sur une locomotive ou un wagon fermé d'aucune de ces compagnies.

M. MEIGHEN: Non, je ne le sais pas. Nous obtenons une garantie sur cet outillage, comme si ces mots fussent demeurés là; nous avons une garantie sur le matériel roulant du Nord-Canadien, parce que nous avons une hypothèque flottante.

M. MACDONALD: Puisque mon honorable ami commence à donner des explications, il nous dira peut-être pourquoi il avait inséré ces mots, en premier lieu.

M. MEIGHEN: Je ne visais aucun but en premier lieu, parce que je n'ai pas inséré ces mots. Les lignes affermées du Manitoba figuraient là seulement pour indiquer qu'elles devaient être comprises comme formant partie des biens du Nord-Canadien. Elles entrent comme partie de l'actif réel du Nord-Canadien, au même titre que la ligne entre le Portage et Winnipeg.

M. MACDONALD: Avez-vous des hypothèques sur l'outillage de cette ligne?

M. MEIGHEN: Certainement, il y a des hypothèques sur l'outillage, et nous avons

quemment ils seront payés à même ces deux sommes.
une garantie sur le droit de réméré du Nord-Canadien sur ces lignes.

M. MACDONALD: Mon honorable ami sait très bien que lorsque l'honorable député de Calgary l'a attaqué hier, pour savoir ce qu'est devenu l'excédent, il a commencé une discussion sur l'outillage. Mackenzie et Mann s'adressent aux fabricants de wagons, achètent d'eux des wagons et leur donnent leurs billets, puis vendent les wagons à l'Imperial Rolling Stock Company avec bénéfices.

M. MEIGHEN: Nullement.

M. MACDONALD: Mon honorable ami est-il disposé à m'assurer qu'ils ne réalisent pas de profit? Pourquoi l'Imperial Rolling Stock Company ne s'adresse-t-elle pas en premier lieu aux fabricants de matériel afin d'acheter leur matériel roulant, comme le fait tout autre grand chemin de fer?

M. MEIGHEN: Toutes les autres compagnies ne le font pas.

M. MACDONALD: Pardon, je possède là-dessus des renseignements tout aussi précis que ceux de mon honorable ami. Je dis que les grands chemins de fer achètent par l'entremise de leur société d'outillage des fabricants de wagons et de matériel, et à cet égard il y a une très grande différence entre le Nord-Canadien et les autres compagnies. Je ne suis pas d'accord avec mon honorable ami sur ce point-là. Aux termes de ce contrat, d'après lesquels nous obtenons une garantie sur les actions, et où le matériel n'est pas spécialement désigné, je prétends que nous n'avons mainmise sur aucun wagon de marchandises ou de voyageurs, ni sur aucune locomotive d'aucune de ces compagnies. Le premier ministre nous a dit que l'une des choses que ce pays obtenait était un arrangement de trafic avec le Nord-Canadien. La lettre de sir William Mackenzie, en date du 6 mars, laisse percer beaucoup d'astuce. Le 5 mars, il écrivit au très honorable premier ministre lui disant qu'il était essentiel, pour les raisons mentionnées dans le mémoire, que le Nord-Canadien reçoive de nouveaux secours du Gouvernement. Les événements ont marché vite après cela. Bien que, le 3 mars, le ministre des Finances ne connût rien de l'affaire, sir William Mackenzie écrivit, le 6 mars, la lettre suivante au très honorable premier ministre.

Cher monsieur,—On a émis l'avis qu'un arrangement devrait être effectué entre le Nord-Canadien et le Gouvernement, au sujet de la demande de secours faite par la compagnie, arrangement stipulant un échange de trafic entre les lignes de la compagnie et l'Intercolonial à Québec. La compagnie est toute disposée à se prêter à un arrangement de ce genre, et émet l'idée que cet arrangement devrait être d'une telle nature que l'Intercolonial pourrait obtenir, avec le trafic prenant naissance sur les lignes de la compagnie et consigné à des points sur l'Intercolonial, tous les avantages pour les deux réseaux intéressés, et la section est du réseau du Nord-Canadien. Naturellement, le Nord-Canadien exigerait qu'on lui donne les mêmes avantages pour le trafic prenant naissance sur les lignes de l'Intercolonial.

Je suis convaincu qu'un semblable arrangement est pratique et qu'il en résulterait des avantages pour les deux réseaux intéressés, et si les membres de votre Gouvernement sont du même avis, je suggérerais d'insérer dans toute loi qui pourrait être adoptée au sujet de la demande de secours de la compagnie les dispositions voulues pour autoriser les parties intéressées à conclure les arrangements nécessaires.

Votre bien dévoué,
Wm Mackenzie,
Président.

[M. E. M. Macdonald.]

Rendez-vous compte de la délicieuse franchise et de la bonté du Canadian-Northern. Il veut bien consentir à cet arrangement pour le trafic. Sir William Mackenzie et le Canadian-Northern ont essayé depuis les cinq ou six années dernières d'obtenir le droitde circuler sur l'Intercolonial. Ils espéraient pouvoir arriver à Québec, et le comble de leur ambition était d'obtenir le droit de circuler sur l'Intercolonial depuis là jusqu'à l'océan et alors, le 6 mars, après que Lash eut magnétisé pendant quelque temps le solliciteur général et l'eut amené à un état d'esprit convenable, le rusé président du Canadian-Northern entra en scène et dit: Si vous désirez que je fasse un arrangement pareil, j'y consens. Depuis dix ans le Pacifique-Canadien assaie d'obtenir le droit de circuler sur l'Intercolonial de Saint-Jean à Halifax, mais le Gouvernement veut pas y consentir. Sir William Mackenzie désirait depuis des années cet arrangement et maintenant il dit avec bonté: Nous allons donner tout le trafic que reçoit le Canadian-Northern à l'Intercolonial. Naturellement, il va le donner. A quel autre le donnerait-il? Au Pacifique-Canadien, son rival? Assurément non. Il devait toujours le donner à l'Intercolonial. Il serait enchanté d'accepter le trafic de retour. Il s'attendait à ce que l'Intercolonial lui accorde le trafic de retour. Il était charmé de l'avoir. C'était un grand succès pour le Canadian-Northern d'obtenir, que l'Intercolonial qui vient à Québec lui cède tout son trafic. C'est ce qu'il cherchait à obtenir depuis

des années. Le solliciteur général, a-t-on dit, attendait gracieusement que sir William Mackenzie accepte, et cela vaut mieux qu'une pièce de théâtre. Une des choses que le Gouvernement a obtenu comme résultat de ce coup de maître, c'est que le Canadian-Northern obtienne un échange de trafic avec l'Intercolonial. C'est réellement un des côtés les plus intéressants de la situation. Quelque soit ce que le pays obtient ou n'obtient pas au sujet des conditions financières, il y a quelque chose que Mackenzie et Mann retirent de cette convention, c'est le droit de circulation sur l'Intercolonial qu'ils cherchaient à obtenir depuis sept ou huit ans et dans des conditions telles qu'ils obligent le Gouvernement à accepter l'arrangement.

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

Reprise de la séance.

3e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Bill n° 132, présenté par M. Fripp, au sujet de la W. C. Edwards and Co., Limited.

Bill n° 172, présenté par M. Macdonell, au sujet de la Toronto Terminal Railway Co.

ADOPTION DU BILL RELATIF AU CHEMIN DE FER DE SASKATOON A LA BAIE D'HUDSON.

La Chambre se forme en comité général pour la discussion du projet de loi (bill n° 162) déposé par M. Carvell, concernant la compagnie du chemin de fer de Saskatoon à la baie d'Hudson.

(Présidence de M. Blondin.)

Sur l'article 1er (prolongation de délai).

M. OLIVER: Quelle est la durée de la prolongation?

M. CARVELL: Deux et cinq ans.

M. BLAIN: La question a été discutée au comité et il a été admis à l'unanimité que cette prolongation de délai devait être accordée.

M. OLIVER: Le bill a été réservé à la demande de l'honorable député de Saskatoon (M. McCraney). Je suis informé qu'on a communiqué avec lui et qu'il consent à l'adoption du bill tel qu'il est.

(L'article est adopté.)

Rapport est fait du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.

2e LECTURE

Bill n° 186, présenté par M. Guilbault, concernant la compagnie du chemin de fer du Nord d'Ontario, et ratifiant et confirmant l'achat effectué par elle d'une partie des biens de la compagnie du chemin de fer de Carillon à Grenville;

Bill n° 187, présenté par M. Fripp et concernant la compagnie d'énergie et de navigation de la rive nord pour en changer le nom en celui de compagnie de pulpe et de papier du Golfe;

Bill n° 188, présenté par M. Fripp, pour faire droit à Georgina Beatrice Boyd.

REPRISE DU DEBAT SUR LA RESOLUTION TENDANT A VENIR EN AIDE AU NORD-CANADIEN.

M. MACDONALD: Je disais avec quelle grâce et quelle aisance sir Wm Mackenzie a répondu à la proposition qu'on lui faisait d'avoir le droit de circulation sur l'Intercolonial et les autres lignes de l'Etat. Quelques honorables députés, qui ont fait des efforts pour défendre le projet du Gouvernement, ont prétendu que c'était une concession dans l'intérêt du pays, une offre du Canadian-Northern, qu'il serait charmé d'effectuer le trafic recueilli par les chemins de fer de l'Etat, tandis que ceux-ci et plus spécialement l'Intercolonial auraient la possibilité d'effectuer le trafic donné par les expéditeurs au Canadian-Northern. Mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham) a montré d'une façon très précise et avec beaucoup de talent que l'article désigné par le premier ministre, comme un grand avantage pour les ports canadiens et les lignes de l'Etat, n'avait absolument aucune valeur et que cet article, au point de vue des bénéfices à en retirer, ne contenait pas plus que ce qui avait été amplement prévu dans la loi de 1911. Mais les honorables députés qui ont défendu ce projet ou bien ont décidé d'oublier ou il n'ont jamais saisi la délicieuse ironie contenue dans la lettre envoyée par sir Wm Mackenzie le 5 mars. Ce document est vraiment classique; il mérite d'être transmis aux générations futures comme un spécimen de négociations diplomatiques. C'est un témoignage de l'habileté de M.

Lash, qui, sans aucun doute, a rédigé ce document en sa qualité d'avocat, de conseiller intime et de fidèle Achate de sir Wm Mackenzie.

Il traite avec le solliciteur général, sur qui repose toute la responsabilité de cette mesure—le ministre des Finances ayant absolument renoncé à avoir aucun rapport avec cette affaire—il a même poussé l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) à déclarer que chacun avait été ennuyé de la déception survenue l'hiver dernier et de la manière facile dont il s'était laissé prendre aux artifices du Nord-Canadien. M. Lash a amené le solliciteur général à croire que le pays recevait un grand avantage, c'est pourquoi nous trouvons cette stipulation dans la convention:

Le Gouvernement convient avec le Canadian-Northern qu'il passera de temps à autre des contrats avec le Canadian-Northern ou toute compagnie constituante, donnant droit de circuler au besoin sur telles parties de chemins de fer de l'Etat qu'il pourra être désirable, et les termes et conditions de chacun de ces contrats devront être ceux que les parties contractantes pourront agréer, ou à défaut d'entente, ceux que la commission des chemins de fer décidera.

Le Nord-Canadien a essayé, comme je l'ai déjà dit, pendant des années, d'obtenir une communication avec l'Atlantique. Avec la persistance et l'habileté—l'indiscutable habileté—qui ont caractérisé ses méthodes dans toutes les autres provinces du Canada, il a pu arriver jusqu'à la province et à la ville de Québec. Mais comment pourrait-il parvenir aux Provinces maritimes? C'était une énigme que ses directeurs n'avaient encore jamais pu résoudre. Mais ils profitèrent du très grand besoin de secours qu'ils avaient, et afin de créer une ligne transcontinentale complète, ils amenèrent le solliciteur général à leur donner ce qu'ils désiraient depuis longtemps et qu'ils n'avaient jamais pu obtenir d'aucun gouvernement.

Avec ces droits de circulation sur l'Intercolonial, ils pourraient donner de la valeur à la compagnie d'Halifax and South-Western. Mais le chemin de fer de Winnipeg à la baie d'Hudson est aussi une ligne de l'Etat et cette compagnie arrive au Pas, comme tout le monde le sait. Il s'ensuit que le Gouvernement est tenu de donner à cette compagnie les droits presque exclusifs d'opérer sur la ligne de la baie d'Hudson, avant tout autre transcontinental. Et si le chemin de fer de la baie d'Hudson est tel que l'aient décrit les députés des provinces de l'Ouest, alors, parmi les choses qui ont été concédées par le pays pour entrer en société avec ces messieurs, l'une d'elles est la garantie accordée au Nord-Canadien qu'il aura pratiquement le droit exclusif d'exploiter la ligne de la baie d'Hudson depuis le Pas jusqu'à la mer.

Après que le ministre des Chemins de fer et le ministre de la Marine et des Pêcheries auront dépensé des sommes énormes pour rendre les détroits de la baie d'Hudson navigables et pour établir une gare maritime dans la baie, le Nord-Canadien aura, grâce à cet arrangement, un droit de circulation sur toute la ligne jusqu'à la baie, ainsi que l'usage des installations de tête de ligne, et comme conséquence le monopole de la navigation dans la baie et les détroits.

Ainsi, Mackenzie et Mann, au lieu de concéder des avantages au Gouvernement par cet arrangement concernant le droit de circulation, comme l'ont laissé entendre les journaux officieux, ont dupé le solliciteur général et ont obtenu, sur l'Intercolonial et le chemin de fer de la baie d'Hudson, des avantages qu'ils n'auraient jamais pu se procurer à aucun prix, s'ils ne leur étaient pas garantis par cet arrangement.

Cette lettre, dans laquelle sir William Mackenzie insinue délicatement qu'il sera peut-être acculé à la nécessité d'accepter cette proposition, est certainement le plus délicieux modèle de style diplomatique qu'on ait encore vu dans les communications échangées entre un entrepreneur et un gouvernement.

La presse conservatrice du pays est remplie d'éloges à l'adresse du solliciteur général et nous fait savoir que c'est lui seul qui, au nom du Gouvernement, a conduit les négociations. Je n'en doute pas, car je le sais très peu au courant des affaires de l'Intercolonial. S'il avait consulté le ministre intérimaire des Chemins de fer; s'il avait consulté le ministre des Finances; si, surtout, il avait consulté le ministre de la Marine et des Pêcheries; si ce dernier avait été invité à prendre part aux négociations, le Nord-Canadien n'aurait certainement pas obtenu, en pur don, des privilèges que le Pacifique-Canadien sollicite depuis dix ans et n'a jamais pu obtenir à aucun prix. Le ministre de la Marine et des Pêcheries sait comme moi que le Pacifique-Canadien, depuis plusieurs années, cherche à obtenir un droit de circulation entre Saint-Jean et Halifax, qu'il est prêt à payer pour ce privilège, mais il n'a jamais pu l'obtenir. Cependant, quand ces entrepreneurs que

l'honorable député de Calgary appelle des mendiants, viennent demander au Gouvernement de s'associer à eux pour les sortir d'embarras, ils réussissent à le tromper, au point d'en obtenir sur l'Intercolonial et le chemin de fer de la baie d'Hudson, des avantages auxquels personne n'aurait osé songer. Ceci est une nouvelle preuve du manque de prévoyance du Gouvernement dans la préparation de cet arrangement.

L'honorable député de Calgary a expliqué hier soir, très clairement, la manière sommaire par laquelle le Gouvernement, en 1884, était autorisé à prendre la direction absolue du Canadien-Pacifique, si ce dernier avait manqué à ses engagements, sans recourir à aucune des procédures compliquées prescrites par les présentes résolutions. M. Lash, l'habile avocat, a stipulé dans cet arrangement, que si la compagnie est en défaut, que si le Gouvernement décide que le Canadien-Nord est incapable de payer l'intérêt sur ses obligations et que la compagnie doit être mise entre les mains d'un liquidateur, il lui sera accordé un nouveau sursis. Après que le Gouvernement aura pris possession du réseau; après qu'il aura assumé toutes les responsabilités d'un porteur d'hypothèque mis en possession, il sera tenu de rendre compte de tout ce qui aura était fait entre la date de cette entrée en possession et la ratification de l'arrangement par le Parlement, à la session suivante. Supposons que la compagnie soit déclarée en défaut au mois de juin, après la clôture de la session, et que le Gouvernement, pour assurer l'exploitation du chemin, se trouve dans la nécessité d'exercer les pouvoirs qui lui sont donnés; il devra exploiter le chemin jusqu'à la session suivante, et, dans l'intervalle, les directeurs du Nord-Canadien auront peut-être réussi à faire des arrangements financiers obligeant le Gouvernement à leur remettre la direction et l'administration du réseau. Si cela arrivait, MM. Mackenzie et Mann, qui n'auraient pas affaire à des hommes comme les honorables députés de Calgary et de Kingston, pourraient faire, avec leurs anciens associés, un arrangement qui les remettrait en possession, et le Gouvernement serait tenu de rendre compte de chaque dollar de recettes et il aurait la responsabilité de tout ce qui aurait été fait dans l'intervalle.

L'honorable solliciteur général a complètement dénaturé le sens des remarques de l'honorable chef de l'opposition, quand il a dit que nous étions disposés à donner cet argent au Nord-Canadien, sans aucune compensation. Ce n'est pas du tout l'attitude prise par mon très honorable ami qui, grâce à sa longue expérience, connaît mieux que qui que ce soit dans cette Chambre les droits et prérogatives que s'était réservés la couronne, en 1884, lorsqu'un prêt fut consenti au Pacifique-Canadien. L'honorable député de Calgary a expliqué que la couronne pouvait exercer ses droits par voie sommaire, sous l'empire de la loi de 1884, et que cette loi aurait dû servir de modèle à tout arrangement fait entre une compagnie et le Gouvernement, dans des circonstances semblables.

L'honorable député de Renfrew-sud a aussi exposé cet après-midi les conditions qui, de l'aveu de toute la gauche, de toute la droite, je dirai même de tout le pays, devraient être insérées dans un arrangement entre le Gouvernement et cette compagnie, dans l'état où elle se trouve actuellement.

Le Gouvernement dit que nous avons un gage sur tant d'actions de tant de compagnies auxiliaires. Il dit que nous avons un gage sur des valeurs qui sont déjà grevées deux ou trois fois. Il dit que nous avons des hypothèques sur les biens de compagnies immobilières, dont le bilan n'a pas été déposé sur le bureau de la Chambre, pour indiquer le chiffre des obligations émises et faire connaître les porteurs de ces obligations; nous ne savons même pas si ces derniers n'ont pas un privilège antérieur à celui de l'Etat. Et que fait-on des autres compagnies dans lesquelles MM. Mackenzie et Mann sont intéressés?

Le Gouvernement con ède au Nord-Canadien un droit de circulation sur l'Intercolonial. Dans la province de la Nouvelle-Ecosse, nous avons un chemin de fer connu sous le nom de Inverness Coal and Railway Company qui est dirigé et exploité par la compagnie Mackenzie et Mann ou par la compagnie du Nord-Canadien. Pourquoi notre habile solliciteur général n'a-t-il pas exigé que cette ligne soit aussi hypothéquée en faveur du Gouvernement? Comme garantie, cela aurait valu beaucoup mieux qu'une hypothèque sur la ligne Halifax and South Western. Pourquoi n'a-t-il pas exigé comme garantie, les riches dépôts houillers du comté d'Inverness? Pourquoi des compagnies comme la Toronto, Niagara and Western et la Toronto, Niagara and St. Catharines, qui appartiennent toutes deux à Mackenzie et Mann ou à la compagnie du

Nord-Canadien qui demande ces $45,000,000 et qui désire former une société avec le l'Etat, pourquoi, dis-je, ces compagnies ne sont-elles pas appelées à garantir la créance de l'Etat?

La ligne Halifax & South Western, va d'Halifax à Yarmouth et fait concurrence au Dominion Atlantic. Nous avons un chemin de fer partant de Port-Hawkesbury et traversant le comté d'Inverness; cette ligne, ainsi que les riches gisements houillers de ce comté, appartiennent à Mackenzie et Mann. Cette ligne et ces mines offriraient une garantie précieuse à tout gouvernement dont l'aide serait sollicitée, dans une circonstance comme celle-ci. Ces propriétés ne sont pas hypothéquées; il n'en est même pas fait mention dans l'arrangement. Ainsi que le faisait remarquer fort à propos, cet après-midi, l'honorable député de Renfrew-sud, ce que demande l'opposition, ce que demande le public, ce que demandent les deux députés ministériels qui combattent le projet, c'est que MM. Mackenzie et Mann, quelles que soient leurs ambitions et leurs aspirations, fassent aujourd'hui ce qu'ont fait autrefois les directeurs du chemin de fer Pacifique-Canadien. Nous demandons qu'ils aient assez de confiance dans leur entreprise pour y consacrer toutes leurs ressources personnelles. Quand ils auront fait cela, ils auront meilleure grâce à solliciter le concours de l'Etat. Le solliciteur général semble croire que cela n'est ni nécessaire ni important. Les journaux conservateurs prétendent que cet arrangement a été conclu avec tant d'habilité et que les négociations ont été si habilement conduites, qu'il n'y avait pas un autre homme dans le Canada que le solliciteur général pour déjouer avec autant de succès les tactiques de M. Zebulon A. Lash. Je ne crois pas qu'un seul membre de la droite soit convaincu que M. Lash se soit fait rouler dans cette affaire. Ceux qui ont entendu l'éloge que l'honorable député de Toronto vient de faire de M. Lash et qui connaissent la réputation dont cet avocat jouit dans la province d'Ontario, ne se laisseront pas prendre aux éloges outrés que la presse conservatrice décerne au solliciteur général, toutes ses grandes phrases ne veulent rien dire et les hommes pratiques savent que Zebulon A. Lash n'est pas homme à se faire rouler par mon honorable ami.

L'honorable premier ministre avait de hautes aspirations avant d'être investi des honneurs et des responsabilités du pouvoir.

[M. E. M. Macdonald.]

Il a parcouru le pays, parlant partout de l'empire que les chemins de fer exerçaient sur le Gouvernement. Sur des tons des plus touchants et qui pouvaient faire verser des larmes, il a déploré la situation épouvantable faite au Canada par le Gouvernement libéral de sir Wilfrid Laurier, par l'entente que ce dernier avait conclue avec la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique. Il a réclamé la possession par l'Etat des chemins de fer, au lieu de la possession de l'Etat par les chemins de fer, et il a claironné les changements qu'il fallait opérer sous ce rapport, d'une extrémité à l'autre du pays. Si jamais il y eut au Canada un Gouvernement à la merci des chemins der fer, de 1867 à ce jour, c'est bien la combinaison qui siège à votre droite, monsieur l'Orateur, et qui a formé une société avec un chemin de fer qui a imposé pour toujours sur ce pays un hypothèque de $312,000,000, pour commencer, et qui se propose d'en placer une autre de $45,000,000, et dont la dette s'élève, aujourd'hui, à plus de $90,000,000, montant que le pays devrait acquitter avant d'avoir vu le bout de ces travaux. Où se trouve, aujourd'hui, le Gouvernement sous la tutelle des chemins de fer? Mon très honorable ami a parlé avec enthousiasme des avantages et des beautés de la possession par l'Etat des services d'utilité publique de ce pays. Comment! Si le peuple doit payer le coût d'un chemin de fer, ne devrait-il pas posséder et exploiter ce dernier? C'était là son sentiment, c'était là sa promesse. Conformément à cette promesse, le très honorable premier ministre s'est étendu sur les droits du peuple de ce pays libre dont l'argent devait être placé dans cette entreprise et qui accordait ce montant inouï, afin de permettre à une poignée d'hommes de fixer à leur guise les prix de transport que devaient acquitter les cultivateurs de l'Ouest et tous les commerçants du pays. C'était là la note mes d'affaire du pays. C'était là la note dominante de sa ritournelle. Sans doute, mon très honorable ami, dans le programme qu'il a promulgué avant 1911, a énoncé un grand nombre de propositions. Après deux ans et demi de responsabilité du pouvoir, il n'a pas même osé remplir une seule des promesses solennelles qu'il avait faites au peuple canadien. Après sa balourdise de l'année dernière, après son incapacité de tenir les enquêtes que la prudence ordinaire réclamait, lorsque ces hommes sont venus lui demander le montant de $15,-

000,000, lorsque, poussés à bout et n'en pouvant plus, ils se sont adressés à lui, cette année, en déclarant, en termes émus, qu'ils avaient absolument besoin de cet argent, sans donner aucune raison, mon très honorable ami a oublé tout ce qu'il avait dit déjà au sujet d'un chemin de fer possédé par un gouvernement, et d'un gouvernement possédé par un chemin de fer, et il s'est rendu, par l'entremise du solliciteur général, à Zubulon A. Lash, l'un des dix-huit hommes qui lui avaient donné leur appui aux élections de 1911.

Pourquoi le très honorable premier ministre, s'il ajoutait foi à tout ce qu'il a dit à propos de l'opportunité pour le Gouvernement de posséder des chemins de fer, ne s'est-il pas appliqué assidûment, lorsque l'occasion s'en est offerte, à la tâche d'obtenir la haute main sur cette entreprise? Pourquoi s'est-il dérobé, en cette circonstance, et nous a-t-il parlé d'un placement de $45,000,000 et d'un gain de $43,000,000 d'actions, tout cela, dans le but d'engager le Canada et son crédit dans un pacte conclu avec deux hommes qui, eux, devaient agir en maîtres souverains?

Pourquoi mon très honorable ami, lorsque ces gens se sont adressés à lui, ainsi que son partisan l'a affirmé, en qualité de mendiants, n'a-t-il pas été fidèle à lui-même et n'a-t-il pas rempli, au moins, l'un des engagements qu'il avait pris envers le peuple canadien au sujet de toute cette question de l'administration de cette voie ferrée? Cependant, on demande sérieusement à cette Chambre et à ce pays d'accepter cette proposition. En dehors du cabinet, il ne s'est trouvé personne qui a discuté cette question pour faire l'apologie de cette transaction. J'ose dire que les honorables députés qui siègent sur les banquettes de la droite n'oseront pas venir devant la Chambre et devant le pays pour déclarer que cette convention est la meilleure que le Gouvernement aurait pu adopter dans les circonstances. Je crains que nous n'en soyons arrivés, dans ce pays, à cette phase où enfin pour le peuple canadien, pour le monde en général, nous avons un gouvernement dominé par les chemins de fer, en réalité. Ce gouvernement n'avait-il nullement le sens de sa responsabilité, après son expérience de l'année dernière, après que le ministre des Finances eut été joué, après que le très honorable premier ministre lui-même eut été trompé?

Si les ministres avaient appris la leçon que mon honorable ami de la division de Saint-Antoine (M. Ames) a indiquée ils auraient su. Pourquoi n'ont-ils pas fait une enquête minutieuse et complète sur les affaires du Nord-Canadien? Pourquoi ne tiennent-ils pas cette enquête maintenant? Il est bien beau, après que le ministre des Finances a déclaré, le 3 mars, que rien ne se faisait, après que le premier ministre, le 6 mars, en réponse à une question que j'avais inscrite au Feuilleton eut dit que s'il y avait quelque chose à annoncer, la connaissance de ce quelque chose serait donné en temps utile, il est bien beau d'invoquer cette lettre dans laquelle sir William Mackenzie déclare qu'il lui faut absolument 45 millions pour finir son entreprise, et de venir nous dire que le Gouvernement avait envoyé ses experts du ministère des Chemins de fer et du ministère des Finances faire l'examen des livres de cette compagnie et que ces fonctionnaires, leur travail terminé, lui avaient dit que les déclarations de Mackenzie et de Mann étaient exactes et que, parce que ces déclarations étaient exactes, le Gouvernement n'a pas proposé de prendre la direction de cette voie ferrée, préférant, en vérité, acquérir de nouvelles actions imputables sur le capital.

Les ministres nous disent: Nous avons acheté pour $7,000,000 d'actions, l'an dernier, somme sur laquelle nous avons payé plus de $200. Aujourd'hui, nous allons acheter pour une valeur de $33,000,000 et nous obtenons ce montant à meilleure condition que l'an dernier, puisque nous ne paierons que $41,000,000, soit environ $150. Chacun, au Canada, devra se découvrir et remercier le ciel du fait que nous avons un Gouvernement d'un savoir aussi remarquable, possédant un sens des affaires aussi développé et qui vient nous dire: Il est vrai que nous avons été joués, l'année dernière; il est vrai que nous n'avons pas fait d'enquête, bien que le Parlement eut insisté à ce que nous en fissions une, mais, après tout cela, nous demandons à cette Chambre et au pays d'accepter cette convention. Et pourquoi? Parce qu'un malheur, dont personne ne connaît l'étendu, peut fondre sur le Canada. L'honorable député de la division Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) a donné, hier, le démenti au ministre des Finances qui avait affirmé, tout le temps, que ce pays jouit d'une prospérité merveilleuse et que le Canada avait résisté à la dépression commerciale mieux qu'aucun autre pays du monde ne l'avait fait. L'honorable député de la division Saint-Antoine a affirmé que l'état des finances du pays et que le marasme qui avait régné par tout le Canada avaient été tels qu'un problème nouveau s'était imposé et réclamait une solution. En réalité, la position du Gouvernement est

celle-ci: bien que le Nord-Canadien ne fasse, dans aucun des documents déposés sur le bureau de la Chambre, la moindre représentation indiquant que les promoteurs de cette entreprise ont besoin de cette somme d'argent, si l'on excepte le fait que sir William Mackenzie dit qu'il est "essentiel", pour le Nord-Canadien, d'avoir cet argent, et bien qu'aucune déclaration n'ait été faite dans le genre de celle du Pacifique-Canadien, en 1884, ce Gouvernement, dominé par les compagnies, entend faire quelque chose et nous demande de nous agenouiller pour admirer cette convention. Avant d'entrer dans une société semblable, nous devons avoir une enquête approfondie quant à l'état des finances de cette compagnie. Je n'ai pas besoin de présenter à la Chambre la nécessité de cette enquête; les arguments invoqués par les membres de la droite sont plus que suffisants pour nous permettre, à nous, membres de la gauche, d'affirmer la nécessité absolue de cette enquête et cela, dans les intérêts du pays. On nous demande de nous engager nous-mêmes absolument à fournir dorénavant les finances nécessaires à l'exécution de ce projet, car c'est là ce que comporte la proposition qu'on nous soumet; on nous demande d'encourir ce risque et de fournir cet argent, à seule fin de permettre à ceux qui exercent la haute main sur le Nord-Canadien, aujourd'hui, de dépenser les deniers que nous aurons fournis.

On nous demande d'accorder cette somme considérable et l'on ne nous fournit d'autre renseignement que celui que contiennent les pages de ce petit Livre bleu. On nous demande d'admettre que les temps sont durs pour la droite qui se trouve en face de difficultés financières. Bien qu'on ne le dise pas, dans ce rapport, on nous affirme que ces gens ne peuvent acquitter les $21,000,000 qu'ils doivent, et, qu'en ce moment, nul ne peut dire, après avoir entendu le solliciteur général discuter cette question, si les entrepreneurs vont recevoir ou non cet argent. Le Parlement est censé leur donner $45,000,000, d'après la convention en discussion. Nous, membres de la gauche, tenons à ce que l'on protège ce chemin de fer transcontinental. Notre confiance est aussi grande, sinon plus vive, que peut l'être celle des honorables membres de la droite. Je me rappelle la circonstance où, il y a précisément dix ans, mon très honorable chef a proposé, en cette enceinte, la construction d'un second chemin de fer transcontinental, au Canada, et comment les honorables députés à qui il arrive d'être au pouvoir, aujourd'hui, siégeant alors à la gauche, ont parcouru en tous sens ce pays, déclarant partout que c'était un projet absolument inutile et extravagant; et les honorables députés qui furent élus membres de ce Parlement, en 1904, se rappelleront qu'ils ont dû se frayer un chemin, ici, contre les honorables membres de l'opposition d'alors qui déclaraient que leur avenir et que l'avenir de leurs enfants allaient être hypothéqués pour toujours, pour un projet dont le pays ne retirerait aucun bénéfice. Non seulement nous autres, libéraux, avons confiance dans la prospérité du Canada, mais nous croyons encore au succès d'un troisième transcontinental. Nous sommes convaincus que les populations de l'Ouest et de toutes les provinces de notre beau Canada feront en sorte que ce pays marche dans les voies du progrès à une allure plus rapide encore que la république voisine. Il y a vingt ans, notre grand chef nous a dit que le vingtième siècle serait celui du Canada, et chacun de nous, membres de la gauche, est convaincu qu'il en sera ainsi. Mais dans le but d'obtenir un troisième transcontinental, nous n'avons pas l'intention de nous risquer dans une partie aussi incertaine que l'est celle qu'on veut faire jouer au pays, en ce moment. Nous, membres de la gauche, ne croyons pas que le Canada doive se lier aux conséquences de ce marché, et cette conviction est partagée par des hommes clairvoyants qui siègent sur les bancs de la droite.

Ce nous est un sujet de légitime orgueil de voir que sur cette question l'honorable député de Calgary et le représentant de Kingston, auxquels j'ai fait allusion au début de mes observations—deux collègues dont nous avons toujours respecté les aspirations élevées et les sentiments profondément canadiens, tout en différant d'opinions avec eux sur certaines questions —se séparer résolument de leur parti et déclarer au Gouvernement que le projet dont il propose l'adoption n'aura pas leur appui. De plus, l' "Evening Telegram," journal publié à Toronto, dans la citadelle conservatrice, donnait hier soir au parti ministériel l'avertissement dont je vais leur faire part. Faisant tout particulièrement allusion au discours du répresentant de Kingston, l' "Evening Telegram" dit:

C'est dans les termes ci-dessus qu'un cynique clairvoyant a rendu ses hommages à une Chambre des communes différente de l'assemblée à laquelle le député W. F. Nickle adressait la parole hier. On s'est plutôt moqué de lui, voilà le compliment que M. Nickle s'est attiré de la part d'un visiteur conservateur qui n'a pas les aspirations, n'admire pas les procédés et ne sert pas les intérêts de la clique de Mackenzie. Le Canada serait bien à plaindre si les

vieillards au regard prophétique et les jeunes gens rêveurs devaient à jamais glorifier la lâcheté et mépriser le courage.

La province d'Ontario, y compris Toronto, semble être représentée à Ottawa par soixante-douze députés qui sont comme autant de marionnettes entre les mains du très honorable R. L. Borden, dont le Gouvernement paraît n'être qu'un jouet entre celles de sir William Mackenzie.

Le gâchis du Nord-Canadien et du Grand-Tronc-Pacifique doit être réparé par ceux qui n'en sont pas les auteurs principaux. La situation du cabinet Borden contrarie plus qu'on ne saurait dire les Canadiens qui se sont réjouis des résultats qui mirent entre les mains du très honorable R. L. Borden l'arme puissante de l'enthousiasme de la population progressive de l'Ontario. Ce qui ajoute encore à la déception des Canadiens soucieux de progrès, c'est le spectacle qu'offrent eux-mêmes les conservateurs de l'Ontario en démontrant par leur attitude passive qu'il trouvent bon que sir William Mackenzie cherche à régenter le Parlement du Canada.

Voilà ce que dit l' "Evening Telegram," journal conservateur ancien régime publié à Toronto. (Protestations.)

Depuis quand John Ross Robertson est-il exclu du parti? Ce n'est pas sans quelque étonnement que j'entendais cette après-midi le député de Rainy-River (M. Carrick) décréter l'exclusion des rangs conservateurs du courageux représentant de Calgary (M. R. B. Bennett), qui, parti des Provinces maritimes, s'en est allé porter haut, dans l'Ouest, la bannière conservatrice aux jours sombres où il n'était guère de mode par là d'être conservateur. C'est lui et l'honorable député de Kingston (M. Nickel), qui se glorifie d'avoir pris ses premières leçons en politique de sir John A. Macdonald, que l'on chasse du parti conservateur parce qu'ils refusent de s'incliner devant cette convention. Ce sera maintenant au tour de John Ross Robertson d'être chassé des rangs conservateurs, parce qu'il lui plaît de croire que les députés de Kingston et de Calgary ont le droit de dire ce qu'ils pensent à la Chambre.

Avec le temps, on se rendra de mieux en mieux compte de l'énormité de la proposition que le Gouvernement fait au peuple. Le Gouvernement a tenté de bâillonner l'opinion publique en faisant publier par tout le Canada un faux exposé des conditions de cette convention avant même qu'elle eût été déposée à la Chambre. Il a fait annoncer partout que grâce à l'esprit subtil du solliciteur général, il avait conclu dans l'intérêt du pays un arrangement superbe, incomparablement avantageux. L'honorable député de Kingston a été le premier à signaler les énormités du projet, et je dis que le peuple va enfin savoir que le pays est doté d'un Gouvernement qui est la chose des chemins de fer,—quand les membres de ce Gouvernement avaient déclaré qu'ils se feraient à jamais les champions des droits du peuple et feraient tendre tous leurs efforts vers la nationalisation des chemins de fer.

Ce projet, le peuple canadien ne saurait l'approuver, il le repoussera; et comme les membres de la gauche tiennent, dès le début de ce débat, à faire connaître leur attitude, je propose, appuyé par l'honorable M. Murphy:

Que M. l'Orateur reste au fauteuil, et que l'examen du présent projet de résolution soit renvoyé à six mois.

M. E. W. NESBITT (Oxford-nord): Monsieur l'Orateur, si je prends la parole sur le projet de résolution et l'amendement, ce n'est pas que je veuille faire de bien longues observations au sujet des propriétaires du Nord-Canadien et des compagnies qui y sont affiliées. Si tout ce qu'on nous a dit de MM. Mackenzie et Mann, que le projet de résolution concerne, est bien vrai, le talent dont ces deux hommes ont fait montre est assurément digne de la plus grande admiration. S'il est vrai qu'ils ont presque terminé la construction d'un transcontinental à l'aide des sommes qu'ils se sont fait octroyer par le Gouvernement fédéral, par les diverses provinces et par les municipalités, à l'aide des obligations qu'ils ont vendues dans le monde entier, cela fait certainement honneur à leur perspicacité d'hommes d'affaires et à leur habileté en tant que financiers. Non seulement ils ont pu accomplir cela, mais, d'après ce que l'on a dit ici, ils auraient encore réussi à amasser des millions.

Certes, je ne jalouse ni sir William Mackenzie ni sir Donald Mann; j'admire plutôt l'habileté prestigieuse dont ils ont fait montre. C'est un aveu que je fais d'autant plus volontiers qu'on ne saurait me compter parmi la "demi-douzaine d'hommes d'égal talent" qui en pourraient faire autant. Si je ne jalouse ni sir William Mackenzie ni sir Donald Mann, c'est aussi parce que je ne voudrais pas endurer, m'offrirait-on pour cela tout l'or du monde, ce qu'ils ont dû souffrir depuis deux mois.

Avant-hier soir et hier, je me suis assez amusé à voir les ministériels applaudir avec enthousiasme au moment où l'honorable député de Kingston (M. Nickle) et le représentant de Calgary (M. R. B. Bennett) disaient le profond intérêt qu'ils portent à la population de l'Ouest. J'ai remarqué que mon honorable ami de Kingston, dont le discours est vraiment admirable,

aimerait à voir régner une parfaite harmonie entre la population de l'Est et celle de l'Ouest, que, dans ce but, il voudrait que le Gouvernement prît possession du Nord-Canadien et réduisit les prix de transport. Cela m'a amusé, parce qu'en 1911 il s'est offert à mon honorable ami une occasion comme il n'en aura peut-être jamais plus d'établir cette parfaite harmonie entre l'Est et l'Ouest. Quelle était alors l'attitude de ces honorables députés qui ont aujourd'hui tant de sollicitude pour la population de l'Ouest? Tout récemment, nous leur avons fourni une bien belle occasion de témoigner cette sollicitude, quand nous avons proposé l'ouverture d'un plus vaste débouché pour l'écoulement de leur blé. Qu'ont-ils fait? Ils ont certainement voté contre l'abolition du droit sur le blé, et cependant, la population de l'Ouest, si je ne me trompe, tient autant à l'abolition de ce droit qu'à la réduction des tarifs de transport des chemins de fer. Mes honorables amis ne témoignaient pas autant de sollicitude à ce moment-là; aussi depuis deux jours trouvé-je quelque plaisir à les voir combattre le présent projet de résolution avec une si belle ardeur.

Si mes honorables amis avaient pris l'intérêt de l'Ouest en 1911, s'ils avaient alors voté pour l'abolition des droits sur le blé, les autres grains, les viandes et le bétail sur pied, il est à peu près certain que l'on ne serait pas obligé de s'adresser à la commission des chemins de fer pour obtenir la réduction des tarifs de transport. A mon avis, la concurrence des chemins de fer américains eût réussi mieux que toute autre chose à amener cette réduction.

Je dirai maintenant un mot des valeurs transférées au Nord-Canadien en conformité des stipulations de la présente convention. Au dire du solliciteur général, la compagnie du Nord-Canadien restera propriétaire de toutes les compagnies de chemin de fer qui y sont affiliées ou gardera la haute main sur elles. C'est très vrai, et si ces compagnies affiliées qui sont, sous des appellations différentes, autant de parties intégrantes du réseau du Nord-Canadien, venaient à distribuer des dividendes, elles les serviraient aux actionnaires du Nord-Canadien, dont les actions seraient, aux termes de la convention, réparties entre le Gouvernement et MM. Mackenzie et Mann. Bien que ces divers chemins de fer conservent leur individualité et, dans une certaine mesure, restent sous la direction de leurs officiers respectifs, auxquels il est attribué un certain nombre d'actions pour qu'ils soient éligibles à des charges, je ne vois rien dans la convention qui empêche les compagnies affiliées de remettre tous les bénéfices aux officiers de ces lignes individuelles, ce qui leur permettrait de ne jamais distribuer de dividendes. J'ai déjà vu certaines compagnies par actions jouer ce tour-là. Je ne vois rien dans le projet de résolution qui s'oppose à ce que les bénéfices réalisés par les compagnies affiliées soient attribués aux administrateurs sous forme d'émoluments, etc. Par conséquent, ni les actions du Nord-Canadien ni celles des autres compagnies ne rapporteraient de dividendes.

Je n'insisterai pas sur la valeur des actions à être attribuées au Gouvernement à titre de garantie, car c'est un sujet que d'autres orateurs ont déjà passablement épuisé, et je ne sais d'ailleurs pas au juste ce que valent ces actions. Peut-être ont-elles quelque valeur, peut-être n'en ont-elles pas du tout. Il est assez probable, ainsi qu'un honorable collègue l'a fait observer, qu'elles ne valent pas grand'chose, sans quoi on aurait pu, même en ces temps où l'argent est rare, s'en servir pour prélever des fonds.

Si je n'accorde pas mon appui à la convention comprise dans le projet de résolution, c'est que je considère qu'en pareille entreprise le Gouvernement ne doit pas avoir d'associé. La garantie qu'il s'agit d'accorder revêt la forme d'un prêt. Je laisse donc à ceux qui m'entendent le soin de décider cette question.

S'il s'agissait d'un transaction privée et personnelle, et que quelqu'un prêtât à une autre personne, sur sa propriété, une certaine somme pour payer une hypothèque dont cette propriété est déjà grevée et qui est probablement plus élevée que sa valeur, ce quelqu'un accepterait-il en garantie une seconde hypothèque? Ne préférerait-il pas un acte de transfert en fidéicommis de la part de l'emprunteur et ne donnerait-il point à cette personne une reconnaissance s'engageant à lui rendre ce dépôt, à quelque temps que ce soit si l'emprunteur pouvait racheter sa propriété, attendu que cela éviterait les frais de forclusion? Mon honorable ami le solliciteur général a spécifié qu'en cas de défaut le Gouvernement pourrait automatiquement, après trois ans, prendre possession de l'entreprise. Si cela se pouvait faire, il n'y a rien dans cet arrangement qui puisse déterminer ce qu'il adviendrait alors des actions que possèdent MM. Mackenzie et Mann, lesquelles actions leur assurent encore une autorité prépondérante. Le Gouvernement ne

pourrait s'emparer de cette partie; de sorte que, autant que je puis le voir, si le Gouvernement prenait possession du réseau et qu'il réussit à en assurer le succès, Mackenzie et Mann y conserveraient encore une autorité prépondérante. Conséquemment, je ne crois pas qu'il dût y avoir une association quelconque.

J'ignore si Mackenzie et Mann ont réalisé des millions dans cette entreprise-là, ou dans quelque autre. On dit qu'ils possèdent des millions, mais je n'en sais absolument rien. S'ils ont vraiment des millions et s'ils veulent réellement que le Gouvernement vienne à leur aide, pourquoi ne font ils pas ce que ferait chacun de nous si nous demandions à quelqu'un de nous tirer d'embarras? Qu'ils consentent, s'ils ont confiance dans leur entreprise, à y placer tout ce qu'ils possèdent au monde, et fassent ainsi tout ce qui dépend d'eux pour mériter que le Gouvernement leur aide à se tirer d'affaire.

On nous a conseillé de prendre un nombre d'actions qui nous assurât une autorité prépondérante. Je m'oppose à ce que le Gouvernement prenne la moindre action. Si Mackenzie et Mann réussissent à mener cette entreprise à bonne fin, ils ont le droit d'en retirer tous les bénéfices qui en découleront.

Le Gouvernement devrait limiter le capital social à un chiffre qui lui semblerait une juste rétribution envers Mackenzie et Mann, s'ils mènent à bien cette entreprise; ce capital social devrait être alors transféré à l'Etat en fidéicommis pour être rendu à la Canadian Northern Company lorsqu'elle aurait achevé les travaux et prouvé qu'elle peut payer l'intérêt des obligations de cette ligne. Le Gouvernement n'a pas le droit d'entrer en société avec Mackenzie et Mann ou toute autre compagnie ou corporation en ce pays. Je considère que si nous réduisons le capital social à $100,000,000, ce serait encore un chiffre trop élevé pour rétribuer MM. Mackenzie et Mann d'avoir construit cette voie.

Supposons que nous prenions ces $40,000,000 et que le capital de la compagnie soit fixé à $100,000,000, nous laissons de côté les obligations perpétuelles, car c'est pour plus tard, et les détenteurs actuels de ces obligations pourraient bien ne point vouloir les échanger pour des actions ordinaires au pair. S'ils y consentaient, cela donnerait naturellement $25,000,000 à ajouter au capital. Je ne prétends point fixer le chiffre du capital, mais je pense que $100,000,000 serait un chiffre trop élevé, et je m'oppose à ce que l'Etat fédéral devienne le détenteur de $40,000,000 du capital-actions parce que, lorsque le réseau sera achevé, s'il l'est jamais, il est tout naturel de supposer que MM. Mackenzie et Mann qui posséderont une autorité prépondérante s'efforceront de leur mieux de faire produire au capital un dividende qui en vaille la peine. Si, pour quelque raison que ce fût, le Gouvernement essayait de vouloir abaisser les tarifs des chemins de fer en ce pays, que ce soit vers l'est ou vers l'ouest, il se trouverait assez embarrassé s'il cherchait à se rembourser au moyen de ces tarifs les $40,000,000 d'actions dont il serait le détenteur.

Je pense que ce serait là une situation fort étrange, dans laquelle nous nous trouverions nous-mêmes, si l'on nous demandait de réduire des tarifs dont nous bénéficions directement.

C'est contraire à la nature humaine de se placer dans une telle situation, et comme le Gouvernement est composé de créatures humaines, il serait contre nature qu'il en agît ainsi.

Je m'oppose à l'adoption de cette résolution, parce que je ne crois pas que l'Etat dût avoir un seul dollar dans cette entreprise, car, il n'en retirera aucun profit si elle n'arrive pas à bonne fin. Ces $40,000,000 ne nous donnent point l'autorité nécessaire pour conduire les affaires à notre guise. C'est tromper le public que de le prétendre, et c'est encore l'abuser davantage que de proposer d'avoir un directeur dans le bureau de direction. Un directeur ne saurait en aucune manière y avoir une autorité prépondérante et il se trouve responsable des actes de ce bureau aussi longtemps qu'il en fait partie. Personne ne saurait faire parti d'un bureau de direction et décliner la responsabilité des actes de ce bureau. S'il ne partage pas l'opinion du bureau de direction, il n'a qu'une chose à faire, donner sa démission. Si nous avions un représentant dans ce bureau, le grand public, après tout, penserait que ce représentant y dirige les affaires jusqu'à un certain point, et qu'il peut y exercer une certaine autorité. Mais ce serait là de l'imagination toute pure, nous n'y exercerions en réalité aucune autorité prépondérante, et la présence de notre représentant, au contraire, nous mettrait, comme contrée, dans une fausse position.

Si le Canadian-Northern, à quelque autorité qu'il obéisse, peut conduire son entreprise à bonne fin, tout le monde verrait avec

plaisir qu'elle rapportât de baux bénéfices à ses auteurs.

Je suis sûr que personne en ce pays ne reproche aux prometteurs du Pacifique-Canadien les immenses ressources que leur offre la réussite de cette entreprise. Et si Mackenzie et Mann peuvent mener à bien leur entreprise, je suis sûr que personne en ce pays ne sera jaloux de leur succès. Mais je ne pense pas que nous dussions entrer en société avec eux. Mon très honorable chef (sir Wilfrid Laurier) a dit qu'il serait disposé à leur prêter des fonds. Et le solliciteur général l'a sévèrement blâmé d'avoir émis une telle opinion. Mais la critique du solliciteur général n'a pas été juste; il a prêté à mon très honorable chef des expressions dont ce dernier ne s'est jamais servi. Cette manière d'agir est d'autant plus injuste que le solliciteur général est un jeune homme et mon honorable ami et chef jouit d'une très haute autorité; je suis certain qu'en y pensant bien, le solliciteur général lui-même sera de cet avis. Je suis absolument de l'avis de mon chef que nous devions venir en aide au Canadian-Northern, mais que nous le fassions de telle manière que, tout en mettant la compagnie en état d'exécuter son projet, nous sauvegardions les intérêts du pays en nous arrangeant de manière que, en cas de défaut de la part de la dite compagnie, nous conservions toute autorité sur cette voie ferrée. Et le seul moyen d'y parvenir, c'est que les obligations soient transférées au Gouvernement et deviennent sa propriété en cas de défaut. Et je suis un de ceux qui voudraient voir le capital social considérablement réduit.

Mon très honorable ami a parlé du paragraphe (*b*), à la page 14 de cette convention avec Mackenzie et Mann, et a signalé le fait que l'on a donné à la commission des chemins de fer pour le Canada autorité sur les différentes voies ferrées qui sont entrées dans le réseau du Canadian-Northern, mais qu'il existe une disposition ainsi conçue:

...sauf, toutefois, que toute entente relative à l'échange du trafic entre les compagnies devra être sujette à toutes les conventions existant actuellement avec toute autre compagnie ou compagnies.

J'ai remarqué que le solliciteur général semblait trouver étrange que le très honorable chef de l'opposition pût croire que cette convention ou quelque autre entente que ce soit, pût empêcher la commission des chemins de fer d'exercer son autorité absolue. Mais, je le prierais de vouloir bien se rappeler le cas des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, alors que la commission des chemins de fer avait donné un ordre qui venait en conflit avec un arrangement existant entre le Canadian-Northern et la province du Manitoba au temps où cette province avait garanti les obligations de la compagnie. Cet appel vint devant la cour suprême qui décida en faveur des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, se basant sur le fait que cet ordre de la commission était contraire à l'entente conclue avec la province du Manitoba. Cela répond, selon moi, au paragraphe (*b*) et (*c*) de la présente convention. Je ne sais trop s'il avait raison de prétendre que ces ententes ne se rapportaient qu'à l'échange du trafic. Sans avoir vu les ententes qui ont été conclus entre les différents gouvernements et le Nord-Canadien, je suis certain que pas un avocat, quelque habile qu'il soit, ne saurait dire si la commission à ou n'a pas le pouvoir d'en agir ici.

En ce qui concerne l'entente proposée d'après laquelle le Nord-Canadien serait tenu d'expédier tout le trafic par les lignes du Gouvernement, cela me semble un peu ridicule. Aucun consignataire ne saurait être obligé par une compagnie de chemin de fer quelconque de confier ses marchandises à une compagnie plutôt qu'à une autre. Le Nord-Canadien n'y pourrait absolument rien. Si l'un d'entre nous voulait expédier un wagon de marchandises à un certain endroit, la compagnie devrait le transporter à cet endroit où refuser de s'en charger.

Qu'il me soit permis de le dire brièvement, je ne vois pas d'empêchement à ce que MM. Mackenzie et Mann réalisent des bénéfices au cours de cette entreprise, mais, —je suis en cela d'accord avec l'honorable député de Renfrew-sud,—si ces messieurs sont dans l'aisance, peu ou beaucoup; s'ils désirent sincèrement que ce chemin de fer se construise et qu'ils soient persuadés que ces $40,000,000 leur permettront de compléter le réseau, il n'est que raisonnable,—absolument connue dans le cas d'un prêt que leur ferait privément un député,—de leur demander d'engager leurs biens personnels. Rien n'empêche le Gouvernement d'exiger cette condition. Par contre, tout lui indique de ne pas s'associer à cette entreprise. J'en supplie le Gouvernement,—avec tout le respect qu'il convient d'avoir à l'endroit de cette savante et grave convention,—avant qu'il devienne trop tard pour lui de songer à sa responsabilité. Je ne voterai pas pour l'amendement, parce que je suis d'opinion que l'accord intervenu et qui fait l'objet de la résolution n'est pas du tout dans l'intérêt du peuple.

Je désire beaucoup voir construire ce chemin, et je m'accorde absolument avec mon honorable chef lorsqu'il dit que le pays sinon aujourd'hui, mais demain ou les jours suivants, fournira le trafic nécessaire à ce troisième transcontinental, cependant je dis que nous devons être prudents dans l'aide que nous donnons. Nous devons faire le marché le plus avantageux possible, ou plutôt il ne s'agit pas de marché, mais faire nous-mêmes nos conditions et de les faire accepter par ceux qui demandent notre aide.

Je ne suis pas en faveur de l'idée que le Gouvernement achève lui-même le chemin. Je crois que le Gouvernement pourrait exécuter tout aussi bien que des particuliers les travaux à finir, mais si nous enlevions la construction aux propriétaires actuels il faudrait que nous exploitions nous-mêmes le réseau lorsqu'il serait terminé, ou avoir quelqu'un pour l'exploiter. Si Mackenzie et Mann possèdent l'habileté que leur ont attribuée les différents orateurs qui ont pris part à ce débat, je dis alors que quand bien même nous fouillerions tout le pays, nous ne trouverions personne de plus capable qu'eux d'exploiter ce réseau une fois qu'il sera terminé. Pour ma part, je préférerais voir Mackenzie et Mann ou une autre corporation exploiter le réseau plutôt que de voir le Gouvernement entreprendre cette tâche. Je n'ai aucune confiance dans l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Personne ne peut dire quand un Gouvernement changera, et même si le Gouvernement ne change pas, il faudrait que le ministre des Chemins de fer fût doué d'une clairvoyance céleste pour pouvoir administrer un chemin de fer sans commettre d'erreur.

Toutes les grandes compagnies de chemin de fer en Amérique—et ce sont les seules avec lesquelles nous pouvons comparer les nôtres—sont administrées entièrement par des hommes qui ont grandi dans le métier; des hommes qui connaissent leur besogne depuis A jusqu'à Z. Quel que soit le parti au pouvoir, comment fera-t-il pour nommer un ministre des Chemins de fer qui aura l'expérience nécessaire pour bien administrer un grand transcontinental? Tous les partisans du Gouvernement seraient sur pied nuit et jour pour obtenir des emplois aux amis qui en demanderaient. Nous supposons naturellement que ceux qui demanderont des emplois en seraient dignes; il serait très inhumain de notre part de ne pas le penser. C'est pourquoi je suis absolument opposé à l'exploitation des chemins de fer par le Gouvernement. J'espère donc que le Gouvernement émettra ses résolutions sur le métier, et les modifiera de telle façon qu'elles lui permettront d'accorder l'aide nécessaire pour assurer l'achèvement de ce chemin de fer. Je crois qu'il aura un trafic suffisant même, et un trafic profitable. Je crois aussi que le pays lui aidera. Je ne voudrais pas voir d'arrêt dans le développement du Nord-Ouest, non plus que dans le développement de l'Etat. Je crois que le Gouvernement sera forcé, qu'il le veuille ou non d'accorder à la population de l'Ouest quelques-unes des demandes qu'elle a formulées en ces dernières années, et le plutôt il les accordera le mieux ce sera. J'ai beaucoup plus de confiance dans le succès du Canadian-Northern à voir obtenir le trafic nécessaire que dans le chemin de fer de la baie d'Hudson, et beaucoup plus encore que dans le canal de la baie Georgienne, que viennent nous demander de construire des délégations de 500 et quelquefois de 1,000 personnes.

Je crois que le Canadian-Northern, s'il est bien administré après qu'il sera achevé, fera non seulement assez de profits pour payer l'intérêt sur ses obligations garanties, mais qu'il en aura suffisamment pour payer l'intérêt sur ses propres obligations et accorder des tarifs de transports raisonnables à l'Est et à l'Ouest.

Je veux répondre en quelques mots à certaines comparaisons et vilaines insinuations qui ont été faites relativement au coût de construction du Transcontinental national. Quelques honorables membres de la droite ont comparé l'autre soir le coût du Canadian-Northern. Je ne suis pas certain si ce n'est pas l'honorable solliciteur général—après qu'on lui aura donné ses $45,000,000, avec le coût du Transcontinental national. Soyons juste dans cette discussion. Il n'y a pas de comparaison possible, lorsque ces deux chemins de fer seront terminés, entre le type de l'un et celui de l'autre. Pourquoi alors comparer leur coût de construction? La partie du Transcontinental construite par le Gouvernement traverse un pays inaccessible, où il était très difficile d'y transporter les provisions et l'outillage nécessaire à la construction de la voie. Cette ligne, cependant, ouvre un pays nouveau. Je dirai aussi avec mon honorable ami de Renfrew-sud et l'honorable député de Port-Arthur que le Canadian-Northern traverse un bien meilleur territoire depuis Port-Arthur en venant vers l'est que le territoire traversé par le chemin de fer Pacifique-Canadien. J'ai visité quelques parties de ce pays et je ne serais pas surpris si

les recettes de cette partie du Canadian-Northern entre Port-Arthur et Montréal, lorsqu'elle sera terminée, n'étaient pas très satisfaisantes. Je crois au succès du chemin de fer Nord-Canadien une fois qu'il sera achevé, mais il y a deux manières d'accomplir ce projet, une bonne et une mauvaise, et la mauvaise c'est la proposition actuelle. Je soumets ces idées au Gouvernement, avant qu'il persiste à faire adopter ce bill contre la volonté des membres de l'opposition.

M. WILLIAM SMITH (Ontario-sud): Monsieur l'Orateur, j'ai écouté très patiemment les discours des honorables membres des deux côtés de cette Chambre sur l'une des plus importantes questions qui nous ont été soumises pendant la session actuelle. Je ne me propose pas de parler, ce soir, de millions ou d'obligations, parce que ce sont des choses que je ne connais pas. Mais je dirai l'étonnement que me cause l'attitude de l'honorable député d'Oxford-nord (M. Nesbitt). Il était dans cette Chambre l'année dernière lorsque le Gouvernement a soumis au Parlement la loi l'autorisant à accorder $15,000,000 au chemin de fer Canadian-Northern. Et qu'a fait l'honorable député? Si ma mémoire me sert bien, il est sorti de la Chambre lorsque le temps de voter est arrivé.

M. NESBITT: L'honorable député me permettra de lui dire que sa mémoire le sert mal.

M. SMITH: Le nom de l'honorable député n'est pas au nombre de ceux qui ont pris part au vote.

Je me propose de discuter la résolution qui nous est soumise, à un point de vue différent de tous les orateurs précédents. Je ne suis qu'un simple cultivateur et je me demande ce que ce chemin de fer a fait pour nous? S'il a fait quelque chose pour les cultivateurs, la proposition soumise à la Chambre est alors dans l'intérêt du pays en général. Au cas contraire, elle ne l'est pas.

La compagnie du Canadian-Northern a commencé par construire, il y a un certain nombre d'années, une centaine de milles partant de Portage-la-Prairie dans la direction du nord, à travers une région presque inhabitée. C'était le commencement de l'ouverture de la vallée de la Saskatchewan, où se portèrent naturellement les colons. C'est un pays onduleux, légèrement boisé, et naturellement propre à la culture variée. J'ai dit, il y a quelque temps, lors de la discussion sur le budget dans cette Chambre que l'avenir du Nord-Ouest était dans la culture variée.

Les colons suivirent naturellement la construction du chemin de fer. Ils prirent des homesteads, et tout en travaillant à la construction du chemin de fer, ils faisaient sur leurs lots les travaux requis par la loi. Ce qu'il gagnait à travailler sur le chemin de fer ils l'employaient à acheter les instruments aratoires et les bestiaux nécessaires, et plusieurs sont devenus les meilleurs agriculteurs du Nord-Ouest.

Je crois que non seulement le Gouvernement fédéral mais ceux des provinces ont demandé à la compagnie de continuer les travaux de la ligne, parce qu'elle était dans l'intérêt des cultivateurs du Canada. La population du Nord-Ouest, surtout celle de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba ont recueilli d'immenses bénéfices de la construction de ce chemin de fer. L'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) l'a déjà très bien démontré, aujourd'hui, lorsqu'il a dit que ce réseau avait économisé $15,000,000 aux cultivateurs du Nord-Ouest.

Dans l'Alberta, les prix de transport du bétail et du grain ont été abaissés de 15 pour 100, dans le Manitoba de 7½ et de 3 cents par 100 livres sur le grain expédié à la tête des Grands lacs.

La population du Nord-Ouest a obtenu un autre avantage dans la concurrence que ce réseau leur a promis d'avoir. Nous savons les effets de la concurrence. Nous connaissons ses effets dans les anciennes provinces du Canada, et nous savons qu'elle contribue au succès du Nord-Ouest. La nouvelle ligne que la compagnie du Canadian-Northern construit d'Edmonton à Vancouver permettra aux cultivateurs du Nord-Ouest d'envoyer leur grain et leur bétail dans la Colombie. Ce chemin de fer leur en rapportera du bois, du poisson et des fruits. Le Canadian-Northern a transporté l'année dernière 30 p. 100 du grain et 70 p. 100 du bétail du Nord-Ouest.

Une des grandes difficultés dans la construction des chemins de fer a été l'aide municipale. C'est un point que l'on a ignoré beaucoup dans la construction du Canadian-Northern. En dehors de Port-Arthur et du district de Parry-Sound, où ce réseau a reçu environ $70,000, je ne crois pas qu'aucune municipalité ne lui ait accordé d'aide.

Arrivé à cette partie du Canadian-Northern du vieil Ontario, l'honorable député de Calgary a glissé légèrement sur la partie qui va de Montréal à Winni-

peg. Il a paru avoir oublié que de Montréal à Winnipeg il y a des centaines de milles. La belle province d'Ontario a été à peu près ignorée. La ligne de Toronto à Ottawa passe à travers les régions les plus riches de la province, à travers le comté dont j'ai l'honneur d'être le représentant, et je puis dire, en connaissance de cause, qu'elle rend des services signalés à cette partie de la province d'Ontario, bien qu'elle passe entre le Grand-Tronc au sud et le Pacifique-Canadien au nord. La voie du Canadian-Northern se prolongera jusque dans le nord de la province, jusqu'à ces terres que l'on me dit être éminemment propres à la culture. Ce sera une belle occasion pour nos jeunes gens, qui, au lieu de partir pour l'Ouest ou pour la république voisine, iront s'établir sur ces terres et continueront d'habiter la province d'Ontario. Ils y pourront faire de la culture variée. Le ministère fédéral de l'agriculture fait d'excellente besogne. Il a sensiblement amélioré l'élevage du bétail, plus particulièrement dans la région de la rivière de la Paix, dans la Colombie-Anglaise et dans d'autres parties du Canada. C'est ici que le Canadian-Northern jouera un rôle considérable, en facilitant la vente des produits du travail effectué par le ministère de l'Agriculture. Je tiens à signaler à la Chambre l'œuvre du Canadian-Northern dans les régions les plus densément peuplées de la province d'Ontario. Là où il lui a été impossible peut-être d'employer la vapeur comme moyen de traction, il a bâti des lignes électriques, qui alimentent la voie principale. Ces lignes rendent de grands services aux cultivateurs du Canada. Je crois que ceux-ci s'en rendent compte, et, le temps venu, ils se rallieront à la cause du gouvernement du jour et, par leurs suffrages, ils lui feront savoir qu'il a bien fait de venir en aide au Canadian-Northern.

J'ai prêté une oreille attentive à ce qu'ont dit sur la question les députés en général et, bien que dans nos rangs l'entente ne soit pas parfaite, je n'hésite pas à dire que, le moment venu de voter, nos adversaires s'apercevront que dans leurs rangs non plus l'entente n'est pas parfaite. J'ai écouté l'honorable député de Pictou fort attentivement ce soir, et son discours, malgré la vigueur qu'il y met, tranche quelque peu sur celui de son chef. Mais il restait, ce semble, à l'un des principaux lieutenants de ce dernier d'énoncer la politique du parti. Que disait l'autre soir le très honorable chef de l'opposition; il a dit être en faveur d'une aide au Canadian-Northern, sous une forme ou sous une autre, et l'honorable député de Renfrew a exprimé le même avis. Malgré cela, l'honorable député de Pictou demande que l'on renvoie à six mois, ou à une époque encore plus éloignée, s'il se peut, le vote sur cette question. Pour être honnêtes, monsieur l'Orateur, si toutefois l'expression est parlementaire, ces messieurs devraient se rappeler ce qu'ils ont fait en 1903, en 1908 et en 1911 pour venir en aide à cette compagnie. Vont-ils aujourd'hui laisser tomber cette entreprise presque transcontinentale? Vont-ils mettre en péril la prospérité du pays en ne venant pas en aide à ce réseau? N'adopteronsnous pas plutôt la ligne de conduite que nous proposait l'autre soir le très honorable premier ministre. Ne sommes-nous pas suffisamment garantis dans ce que nous faisons? Qui dira que nous avons oublié quelque chose? Nous avons en quelque sorte enchaîné la compagnie. Le pays compte sur nous aujourd'hui; on croit, en effet, que la prospérité du Canada dépend en partie de ce que l'on se propose de faire à l'égard de ce troisième transcontinental. Je ne dis pas qu'il était absolument nécessaire d'entreprendre ces travaux; mais, si quelqu'un est à blâmer pour les obstacles que le Grand-Tronc-Pacifique lui suscite, ce sont nos amis de la gauche. Les lignes existent et nous ne pouvons nous en passer. Elles touchent à tant de points importants, non seulement dans les vieux territoires, mais aussi dans les territoires encore neufs, que ce serait de la part du Gouvernement une sorte de suicide de laisser tomber ces entreprises.

Malgré toutes les difficultés avec lesquelles il est aux prises, et malgré les épreuves par lesquelles il est passé, je n'en persiste pas moins à croire que le Canadian-Northern saura se tirer d'affaire et qu'il jouera un rôle considérable dans le transport des productions de ce pays.

M. l'ORATEUR: Dois-je mettre la question aux voies?

M. A. K. MACLEAN: Il est entendu, je crois, entre les *whips* que le débat sera ajourné.

M. STANFIELD: Je me suis laissé dire que l'honorable député de Welland devait proposer le renvoi.

M. A. K. MACLEAN: J'ai l'honneur de proposer le renvoi de la discussion.

(La motion est adoptée.)

SUITE DE LA DISCUSSION DES SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

(Présidence de M. Blondin.)

Postes.—Service extérieur.—Traitements et allocations, service postal, divers, territoire du Yukon, $13,958,564.25.

M. CARROLL: Je désirerais appeler l'attention du directeur général des Postes sur la destitution du receveur de Bridgeport, dans la circonscription électorale de Cap-Breton-sud. Je tiens à mettre devant la Chambre et à faire consigner dans le compte rendu des débats les lettres échangées entre l'administration des Postes et le receveur de Bridgeport, M. Joseph McMillan, de même que certaines autres lettres. A la date du 9 avril 1912, le ministre des Postes recevait la dépêche qui suit:

Veuillez faire enquête sur Joseph McMillan, receveur des postes à Bridgeport. S'est conduit en partisan. En cas de destitution, recommanderais, pour le remplacer, Daniel Cameron, de Bridgeport.

(Signé): J. W. Maddin.

En réponse à cette dépêche, M. le sous-ministre adjoint Verret a écrit à M. Maddin une lettre dans laquelle il lui dit que la méthode à suivre est d'écrire à M. McMillan d'abord et d'ouvrir ensuite une enquête sur sa conduite. La lettre qui suit a donc été, le 11 avril 1912, adressée à M. Jos McMillan, receveur à Bridgeport:

Monsieur,—Je suis chargé de vous apprendre qu'il a été rapporté au ministère que vous aviez pris à des élections fédérales ou provinciales une part plus active que d'y faire paisiblement enregistrer votre vote depuis la date de votre nomination comme receveur. Le directeur général des Postes désire en conséquence savoir ce que vous avez à dire en réponse à cette imputation.

Cette lettre porte la signature de M. William Smith, qui est, je le présume, le secrétaire du directeur général des Postes, M. McMillan a répondu à cette lettre, le 15 avril 1912, dans les termes qui suivent:

Au directeur général des Postes, à Ottawa.

Monsieur,—En réponse à votre lettre du 11 avril (No 54,747), j'ai l'honneur de vous dire que le reproche qui m'est adressé n'a, que je sache, aucun fondement, et j'ajouterai que j'ai toujours rempli mes devoirs de receveur honnêtement, fidèlement et impartialement.

Respectueusement à vous,

(Signé): J. McMillan.

[M. Wm. Smith].

En réponse à cette lettre, M. Hector B. Verret adressait à M. McMillan, le 23 mai 1912, la lettre qui suit:

Monsieur,—Relativement à la lettre que l'administration vous adressait le 11 du courant au sujet d'une participation de votre part à des élections politiques selon que la chose avait été rapportée au ministère, et à la réponse que vous y avez faite le 15 du présent mois, j'ai l'honneur de vous dire que, vu les déclarations faites dans votre lettre, il est à présumer que vous ne ferez pas difficulté de signer la déclaration solennelle ci-incluse, laquelle devra être attestée devant un juge de paix.

La déclaration à laquelle M. Verret fait allusion a été signée par M. McMillan, et en voici la teneur:

1. J'ai été nommé receveur des postes dans l'année 1908;

2. Depuis ma nomination comme receveur, je n'ai pris aucune part active à des élections fédérales ou provinciales; je n'ai sollicité ni conduit aucun électeur au bureau de votation; je n'ai offert ni donné à personne de l'argent ni de la boisson; je n'ai représenté aucun candidat dans aucun arrondissement électoral, je n'ai marqué ni vérifié aucune liste électorale en dehors d'un bureau de vote; je n'ai pris part aux opérations d'aucun comité d'organisation ni adressé la parole à aucune réunion tenue en faveur de quelque candidat, et jamais je n'ai interrompu un orateur à une assemblée publique.

3. Tout ce que j'ai fait, ça été de me rendre paisiblement au bureau de vote pour y déposer mon bulletin.

Et je fais cette déclaration solennelle la croyant vraie en mon âme et conscience et sachant qu'elle a la même force et le même effet qui si elle était faite sous serment et en vertu de la loi de la preuve en Canada.

Et j'ai signé,

(Signé): Joseph McMillan.

Déclaré devant moi à Bridgeport (N.-E.) ce 26e jour d'avril 1912.

(Signé): Alex. O. McDonald,
Juge de paix pour le comté de Cap-Breton (N.-E.).

La lettre qui accompagne cette déclaration n'a aucun rapport avec l'affaire dont il s'agit, mais celle dont je vais présentement donner lecture a été adressée à M. McMillan par M. Hector Verret, en réponse à la lettre dans les plis de laquelle se trouvait la déclaration que j'ai lue.

Ottawa, 30 avril 1912.

Cher monsieur,—Je suis chargé d'accuser réception de la déclaration solennelle où vous niez les faits d'ingérence politique que l'on a allégués contre vous.

Vous n'ignorez point, sans doute, que cette déclaration vous engage au même degré que si elle était faite sous serment, et elle me paraît inexplicable après ce que l'on a fait savoir au ministère de vos agissements dans les élections.

Dans les circonstances, il devient nécessaire de découvrir qui dit la vérité, et le département, en conséquence, va faire les recherches requises pour y arriver.

Votre bien dévoué,

Hector B. Verret,
Sous-ministre adjoint des Postes.

Le département cherche alors à découvrir qui dit la vérité, de celui qui porte l'accusation contre McMillan ou de McMillan qui se défend, autant que je puis voir, d'avoir jamais pris part aux luttes des partis depuis la date de sa nomination. Puis, nous avons la lettre suivante, en date d'Ottawa, le 21 mai 1912:

A M. H. P. Duchemin, C.R., Sydney (N.-E.).

Aux termes d'un décret du conseil, en date du 27 novembre 1896, dont le texte est annexé ci-contre, je vous prie d'instituer une enquête judiciaire à l'égard de certaines accusations qui ont été portées contre M. Joseph McMillan, receveur de la poste à Bridgeport (N.-E.), dans le comté de Cap-Breton-sud (N.-E.), suivant lesquelles il se serait immiscé dans la lutte des partis depuis la date de sa nomination à cet emploi.

Votre rémunération sera de $15 par jour, outre vos dépenses réelles de voyage, et $3 par jour pour frais d'existence. Il ne sera pas nécessaire d'employer de sténographe ni de copiste. Vous entendrez les témoins de part et d'autre, et vous baserez votre rapport sur la preuve.

Veuillez aviser M. Thomas Callant, d'Inverness (N.-E.) et le receveur de la poste en temps opportun, de la date à laquelle l'enquête aura lieu.

J'ai l'honneur d'être,
Votre bien dévoué,
L. P. Pelletier.

M. Duchemin accusa réception de cette lettre à la date du 25 mai 1912, dans une lettre écrite de Sydney, dans laquelle il lui dit qu'il va s'occuper de l'affaire très prochainement. Il se trouve quelques autres lettres relatives à cette affaire qui n'ont guère d'intérêt pour nous. Il semble que celui qui avait accusé McMillan d'ingérence abusive fût incapable d'établir le bien fondé de son accusation. Voici le texte d'une lettre portant la suscription d'Ottawa, le 12 août 1912. Apparemment, elle devrait porter la suscription de Sydney:

A l'honorable W. B. Nantel,
Sous-ministre intérimaire des Postes,
Ottawa, Canada.

Cher monsieur,—J'ai reçu votre honorée du 18 du courant, par laquelle vous me demandez de vous faire rapport le plus tôt possible quant au résultat de l'enquête sur les accusations portées contre M. Joseph McMillan, receveur de la poste à Bridgeport (N.-E.).

En réponse, j'ai l'honneur de dire qu'aucune preuve ne m'a encore été fournie; il y a à peu près un mois, j'écrivis à M. J. W. Maddin, l'avisant que j'avais cette affaire en main, et je n'ai reçu aucun avis de lui qu'il se propose de faire comparaître des témoins.

En outre, M. J. C. Douglas, M. A. L., de Glace-Bay, en réponse à la demande que je lui adressais au sujet de cette affaire il y a quinze jours, m'a déclaré qu'il jugeait préférable de ne pas la poursuivre pour le moment.

L'affaire est toujours sur ma liste, et Bridgeport étant à proximité, je serai prêt à la reprendre au premier avis, dès que les plaignants de l'endroit auront des preuves à fournir. Cela dépend entièrement d'eux.

Espérant que ces explications seront de nature à vous satisfaire.

Je demeure, votre bien dévoué,
H. P. Duchemin.

Puis nous avons une lettre de M. Hector B. Verret, sous-ministre adjoint des Postes, écrite d'Ottawa, à la date du 17 août 1912, dans les termes suivants:

Monsieur H. P. Duchemin, avocat,
Sydney, (N.-E.).

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 12 du courant dans laquelle vous dites que vous n'avez pas encore commencé l'enquête sur les accusations portées contre le receveur de la poste à Bridgeport (N.-E), M. Joseph McMillan, en raison de ce que vous n'avez pas encore été avisé par M. Maddin de la preuve qu'il entend fournir dans cette affaire.

Relativement à cette affaire, je suis chargé de vous dire qu'une pétition a été reçue pour le transfert du bureau de poste de Bridgeport en un endroit plus commode, et que cette question par elle-même doit être mise à l'étude. Entre temps, veuillez ne pas donner suite à votre commission pour l'investigation des accusations d'ingérence politique.

Votre bien dévoué,
Hector B. Verret,
Sous-ministre adjoint des Postes.

Apparement, lorsqu'ils s'aperçurent qu'ils ne pourraient établir le bien fondé d'aucune accusation d'ingérence abusive à l'encontre du receveur de la poste à Bridgeport, les meneurs du parti conservateur dans cette partie du pays décidèrent d'atteindre leur but en s'y prenant d'autre manière; et le 17 août 1912, ils transmirent à l'administration postale une pétition demandant le transfert du bureau de poste de l'endroit où il était à un autre endroit dans le village, qui fait réellement partie de la ville de Glace-Bay. Dans ce dessin ils adressèrent au ministre des Postes, ou à son département, une pétition signée par un grand nombre de personnes. J'ai été quelque peu surpris de voir certains noms sur cette pétition (j'ai à me plaindre du ministre des Postes à cet égard), et je demandai des explications à trois ou quatre de ceux dont les noms, à ma surprise, apparaissaient au bas de la pétition; leur réponse fut qu'ils n'y avaient jamais apposé leurs noms. Je vois qu'il figure au bas de cette pétition les noms de dix personnes qui ne reçoivent pas leur courrier au bureau de poste de Brigeport et qui n'auraient aucune raison de demander le transfert de ce bureau de son ancien à son nouveau local.

M. BLAIN: Que disait cette requête?

M. CARROLL: Voici le texte de cette requête:

Nous, les soussignés, résidents de Bridgeport, dans la ville de Glace-Bay, nous supplions humblement de faire en sorte que le bureau de poste de Bridgeport, dans la partie sud du comté du Cap-Breton, soit transporté de l'endroit où il se trouve actuellement à un autre point, pour la commodité de la grande majorité des citoyens de l'endroit.

M. BLAIN: Est-ce là tout ce que contient la requête?

M. CARROLL: Il y a de plus la formule par laquelle termine toute requête et les signatures. Il y a un rapport, et c'est à propos de ce document que j'ai l'intention de faire quelques remarques qui ne seront peut-être pas du goût de certains fonctionnaires du département des Postes. Je ne désire nullement leur causer de la peine en aucune façon, mais dans mon opinion, le monsieur qui a dit avoir fait un plan du lieu qu'occupait le bureau de poste et un plan général du village lui-même, n'a certainement jamais visité l'endroit, ou s'il s'est rendu sur les lieux, il doit s'être rendu compte qu'il a préparé un plan qui est absolument inexact. Je n'accuse pas M. W. E. MacLellan de la chose, mais j'accuse quelqu'un de ses subordonnés.

M. McKENZIE: Etes-vous en possession de l'ordre de l'inspecteur, qui lui demandait de faire rapport?

M. CARROLL: Ce document fait partie du dossier, mais je ne l'ai pas lu. Voici le texte du rapport:

Vous trouverez ci-inclus un plan du pays indiquant le lieu du bureau de poste actuel et celui où on propose de le transporter, la ligne du chemin de fer de Sydney à Louisbourg, la ligne du tramway entre Sydney et Glace-Bay, la houillère de Bridgeport, etc. La distance entre les deux endroits est d'un peu plus de ¾ de mille; mais vous constaterez par le plan que je vous adresse que le lieu actuelle n'est pas situé sur la grande route....

Première fausseté.

....mais sur un chemin de côté et par où ne passent pas les mineurs de même que la majorité de la population. L'endroit proposé se trouve pour ainsi dire en face de la gare du chebin de fer...

C'est vrai.

....et dans le voisinage immédiat de la houillère.

C'est également vrai.

Les dépêches sont apportées par les tramways, qui arrêtent près du bureau de poste actuel et aussi près de l'endroit où l'on propose de le transporter. L'entreprise pour le transport des sacs de dépêches du bureau de poste à l'endroit où arrêtent les tramways, est exécutée par le présent directeur de la poste, J. McMillan, qui reçoit de ce chef $10 par année. Dans le cas où le changement de lieu du bureau de poste serait autorisé, l'entreprise pour le transport des dépêches devrait également être transférée au nouveau directeur de de la poste, Dan. Cameron.

Ja'i l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

(Signé): W. E. MacLellan,
Inspecteur des postes.

A l'honorable ministre des Postes,
Ottawa.

Lorsque les documents furent déposés sur le bureau, on n'y a pas joint la copie du plan que M. MacLellan prétend avoir inclu dans sa lettre.

M. PELLETIER: A quelle date M. McLellan a-t-il fait son rapport?

M. CARROLL: Le 21 septembre 1912.

Je désire faire remarquer que le bureau de poste, là où il était originairement, se trouvait sur la seule rue principale qui existe dans cette partie de la ville. Il était situé sur la ligne de tramways, qui va de Sydney à Glace-Bay; les tramways arrêtaient juste en face pour remettre les dépêches.

Le site actuel n'est pas sur la rue principale; il ne se trouve pas même sur un chemin public, car la Dominion Coal Company s'en sert exclusivement. Quant à la question de commodité, que l'on a invoquée, l'ancien bureau de poste était situé dans l'unique partie de la ville ou il y ait des magasins. Il y a de cinq à six magasins dans cette partie de la ville de Glace-Bay, et tous se trouvent aux alentours de l'endroit où M. McMillan tenait le bureau de poste; mais autour de l'endroit actuel, il n'existe aucunes places d'affaires, si ce n'est la gare du chemin de fer, de l'autre côté de la voie du chemin de fer de Sydney à Louisbourg.

Nous trouvons ensuite une lettre du ministre des Postes à M. J. W. Maddin, datée du 26 septembre. Je désire être impartial en toute cette affaire, et je ne sache pas que j'aie d'autre sujet que celui-là de critiquer la conduite du ministre des Postes. En premier lieu, M. Maddin demanda la révocation de M. McMillan, sous le prétexte d'ingérence politique. Le département des Postes s'enquit auprès de M. McMillan s'il s'occupait activement de politique, et ce dernier répondit qu'il ne s'en était jamais occupé; Très bien, rétorqua M. Verret, du département des Postes, il y en a certainement l'un des deux qui ne dit pas la vérité. Alors on obligea M. McMillan à faire une déclaration solennelle, et il signa une déclaration affirmant qu'il n'avait jamais pris part à une élection soit directement soit indirectement, depuis son installation en qualité de directeur de la poste à Bridgeport, et je le crois.

Il fut nommé à cette situation non pas parce qu'il était libéral—car il n'avait certainement jamais donné un vote en faveur du parti libéral, avant sa nomination, bien qu'il ait pu voter pour les candidats de ce parti depuis—mais parce qu'il était l'ami d'un certain monsieur influent dans ce district, et parce que sa place d'affaires était centrale. Je n'aurais jamais crû qu'il existât un homme en ce pays qui voulut signer une déclaration de cette nature, mais puisque M. McMillan l'a signée, je n'hésite pas à croire qu'il n'a fait que jurer la vérité.

Après cela, M. Hector Verret, un fonctionnaire du département des Postes, dit: M. Maddin a déclaré que vous vous étiez rendu coupable d'ingérence politique; vous avez juré le contraire; il ne nous reste plus qu'à faire une enquête à ce sujet, afin de découvrir qui de vous deux a dit la vérité. Il s'agissait d'une affaire insignifiante, en somme, mais en dépit des recherches les plus minutieuses, le déparve établissant que M. McMillan s'était mêlé activement de politique. Là où je trouve matière à critiquer contre les fonctionnaires du ministère des Postes; c'est qu'après avoir essayé de révoquer M. McMillan de ses fonctions en invoquant le prétexte de l'ingérence politique, et avoir manqué leur coup, comme l'atteste toute la correspondance échangée à ce sujet, ils ne se soient pas défiés des rapports qui leur sont parvenus, lorsque les ennemis de M. McMillan eurent trouvé un nouveau prétexte afin d'obtenir sa tête. Lorsque cette affaire fut signalée à mon attention, j'ai pris la peine d'écrire à M. McMillan, afin de me procurer un plan de cette partie de la ville en particulier. Je connaissais assez bien l'endroit moi-même, mais je désirais avoir ce plan au cas où on me demanderait de le produire. Je l'ai ici, ce plan, et je puis dire que la lettre de M. McLellan était tout à fait contraire à la vérité, lorsqu'il écrivit que le plan établirait que le lieu actuel est bien plus convenable que l'ancien. Pour être dans le vrai, ce rapport fourmille de faussetés. Je ne prétends pas que M. McLellan ou même que le subordonné qui fit rapport à monsieur McLellan sont les auteurs de ces faussetés, mais elles ont eu leur origine quelque part. La chose est évidente pour tout homme qui connaît la ville de Glace-Bay.

Le fait le plus extraordinaire en tout ceci. C'est que, lorsque j'ai demandé la production de ce dossier, j'ai demandé que l'on me fournît une copie du rapport du monsieur qui a conduit l'enquête à propos de cette affaire, c'est-à-dire, M. H. P. Duchemin, de Sydney. J'ai également demandé quel était le coût de cette enquête ? J'ai déjà établi à la satisfaction de la Chambre, si je me souviens bien, que l'on n'avait jamais tenu d'enquête par rapport à cette affaire.

Cependant, le ministre des Postes a produit un dossier établissant que l'enquête contre le maître de poste de Bridgeport a coûté $17.75. Le compte n'est pas fait en détail, et cela ne me surprend pas du tout. Le commissaire enquêteur a donc réclamé une somme de $17.75, bien qu'il avoue sous sa propre signature qu'il n'y a pas eu d'enquête, parce qu'il ne s'est pas présenté de témoins et parce que M. Verret lui avait demandé de laisser toute l'affaire en suspens. Alors pourquoi ce compte de $17.75 pour défrayer le coût d'une enquête qui n'a pas été tenue?

M. Wm CHISHOLM: Il existe des douzaines de cas semblables.

M. CARROLL: S'il existe un grand nombre de cas de cette nature, je prétends que l'on devrait instituer une enquête rigoureuse à ce sujet, et selon moi, je ne fais qu'accomplir mon devoir en signalant à l'attention du ministre des Postes: premièrement qu'il aurait dû, ainsi que les fonctionnaires de son département, agir avec plus de circonspection au sujet de la révocation de ce maître de poste, sous prétexte que le bureau était mal situé quand tout d'abord on avait tenté d'obtenir sa tête, en invoquant le prétexte de l'ingérence politique; secondement, que M. Duchemin a réclamé $17.75 pour tenir une enquête en cette affaire, lorsque de son propre aveu et ainsi que l'établissent les lettres conservées dans les archives du département, il n'a jamais tenu d'enquête.

C'est un véritable scandale que l'on permette que des fonctionnaires perdent leurs emplois en invoquant des prétextes de cette nature. Il y a dans mon comté nombre de gens qui ont perdu des emplois publics, mais je ne m'en plains pas, du moment qu'ils se sont activement mêlés de politique. Si des fonctionnaires du Gouvernement se rendent coupables d'ingérence politique, ils doivent être prêts à subir leur sort.

La plupart des employés publics qui ont été destitués de leurs fonctions, à part quelques exceptions que je n'ai pas même l'intention de vous mentionner, sont consen-

tants de subir leur châtiment, en sacrifiant les petites situations qu'ils détenaient.

A mon avis, j'ai exposé cette affaire clairement et dans des termes mesurés, devant le Parlement. Le ministre des Postes devrait ordonner une enquête relativement à cette affaire de M. Duchemin, qui s'est fait payer un compte de $17.75 pour une tâche qu'il n'a jamais accomplie. Bien que je ne veuille nullement prétendre que je sois toujours en mesure d'aviser le ministre des Postes, je me ferai un devoir de le faire lorsque des affaires de cette nature, qui prêtent aux soupçons à toute évidence, viendront à ma connaissance, afin que lui-même et les fonctionnaires de son département empêchent la répétition d'injustices semblables à celle que je viens de vous exposer.

L'hon. M. PELLETIER (directeur général des Postes): Le dossier ne donne pas d'explication quant à la présentation et au paiement de ce compte de $17.75, et je me ferai certainement un devoir de me procurer des renseignements à ce propos. S'il n'y a pas eu d'enquête, si M. Duchemin ne s'est pas rendu à Glace-Bay, assurément il n'a aucun droit à réclamer le montant de ce compte. Le département doit nécessairement avoir reçu un compte de quelque manière. Les quelques lettres qu'il a écrites au département ont dû prendre une journée entière de son temps, à tout événement, et il était entendu qu'il recevrait des honoraires de $15 par jour. Il s'agit d'une somme insignifiante, mais mon honorable ami a parfaitement le droit de connaître les circonstances de cette affaire, et je vais certainement me renseigner.

M. CARROLL: Le fonctionnaire n'a jamais reçu d'assignation; on ne lui a jamais dit de comparaître, et il n'a jamais comparu.

M. PELLETIER: L'honorable député a donné lecture des instructions données à M. Duchemin et, il le sait, il a reçu instruction de notifier avis au directeur de la poste, s'il faisait enquête. Il a examiné toute une liasse, et il n'y figure pas de rapport de M. Duchemin portant que l'affaire devait être soumise à l'enquête. Qu'on ait dit au département que ce directeur de la poste devait être congédié pour cause d'ingérence politique, sans qu'on ait produit de preuve, c'est là une chose infiniment regrettable. J'ai moi-même écrit des lettres faciles à comprendre, disant à des gens qui portaient des accusations, sans se soucier de les prouver, que leur attitude était déloyale.

M. CARVELL: C'est fermer l'écurie, quand les chevaux sont sortis.

M. PELLETIER: L'honorable député ne saisit pas bien ma pensée. Quand certains individus ont porté des accusations d'ingérence politique contre des fonctionnaires, sans apporter de preuves à l'appui de leurs accusations, en temps utile, je le leur ai moi-même reproché.

M. CARVELL: Vous ne vous êtes pas mis martel en tête à cet égard dans mon comté.

M. PELLETIER: Je me suis mis martel en tête à ce sujet, partout où cela est arrivé. A mon avis, il n'est loyal ni envers le département ni envers moi-même de lancer contre un employé de l'Etat des accusations qu'on ne saurait prouver. En outre, il semble que c'est porter un coup de jarnac. Que le coup vienne d'amis politiques ou autres, c'est déloyal. S'agit-il ici d'une affaire de ce genre, c'est ce que je ne saurais dire. Des documents cités par le député de Cap-Breton-sud, je conclurais que ces individus, quand vint le moment de prouver leurs accusations, dirent que l'heure n'était pas arrivée.

M. CARROLL: Non, tout simplement les témoins ne se présentaient pas.

M. PELLETIER: En tout état de cause, la lettre figurera au compte rendu. Il est possible que les témoins en mesure de prouver les accusations fussent absents à ce moment. Mais qu'on ne l'oublie point, cet individu n'a pas été révoqué à cause de ces accusations; il n'a pas été congédié. Seulement, on adressa au département une pétition couverte de nombreuses signatures, dans laquelle on alléguait que le bureau de poste n'était pas situé là à l'endroit convenable. Je n'ai pas pris d'initiative à cet égard; seulement l'initiative prise en cette circonstance est celle qu'on suit invariablement, on renvoya l'affaire à l'inspecteur des postes. D'ordinaire, les fonctionnaires ministériels ne sont pas chargés de faire enquête sur les accusations d'ingérence politique. Invariablement ou à peu d'exceptions près, les allégations relatives à la gestion des bureaux ou à leur situation sont l'objet d'une enquête confiée, non pas à des étrangers, mais à des fonctionnaires ministériels, et presque toujours à l'inspecteur des postes. Ici les requêtes relatives au changement de l'emplacement du bureau de poste furent renvoyées à l'inspecteur des postes d'Halifax, M. MacLellan. Je n'ai rien à dire pour ni contre M. MacLellan;

je n'ai pas le plaisir de le connaître. Mais j'invoque ici le témoignage des députés de la Nouvelle-Ecosse, et tous, je crois, déclareront d'une seule voix, que M. MacLellan est un fonctionnaire digne de confiance et un honnête homme. On lui a tout simplement demandé de dresser un rapport, et on n'a exercé sur lui aucune pression. Ce rapport se borne presque à déclarer qu'il faut placer ailleurs le bureau de poste, et cela pour les raisons qu'il donne.

M. CARROLL: Mais son exposé de faits est inexact.

M. PELLETIER: L'honorable député dit que l'exposé de faits présenté par l'inspecteur est inexact et que le croquis contenu dans la lettre est défectueux.

M. CARROLL: Je ne suis pas en mesure de me prononcer sur le croquis, ne l'ayant pas vu. Il est possible que M. Maclellan ait été induit en erreur relativement aux faits par quelque individu de cette localité.

M. PELLETIER: Mais l'exposé de faits est-il exact?

M. CARROLL: Non.

M. PELLETIER: Si ce rapport est inexact le département sera autorisé à révoquer en doute la valeur des services de ce fonctionnaire. Je le regretterais infiniment, car on m'a toujours donné M. MacLellan pour un fonctionnaire digne de la plus entière confiance. Le député de Cap-Breton-sud dit qu'il n'a rien à reprocher à M. MacLellan; mais ce dernier est responsable.

M. CARROLL: S'il est responsable, il doit, à mon avis, porter la responsabilité du rapport inexact qu'il a présenté au département, et il faudrait lui demander de donner des explications au ministre au sujet de ce rapport inexact.

M. PELLETIER: Je n'en disconviens pas. Ayant été informé par un député qui connaît familièrement l'endroit en question, qu'un de mes fonctionnaires a fait un rapport inexact, j'enverrai certainement un exemplaire du compte rendu des débats à ce fonctionnaire, pour lui demander explication. Si ce que l'honorable député affirme est exact, alors ce fonctionnaire nous a trompés. M. MacLellan n'avait nullement besoin de donner au département des renseignements inexacts. Son rapport conclut au déplacement du bureau de poste. Si nous avons commis une erreur, cette erreur est la conséquence du rapport dressé par notre inspecteur.

M. CARVELL: Vous allez sans doute réintégrer dans ses fonctions le fonctionnaire révoqué, si vous constatez que le rapport est inexact?

M. PELLETIER: Nous le ferons certainement, si nous avons été trompés par notre inspecteur. Le député du Cap-Breton-sud en conviendra, si cet individu a été congédié, cela tient uniquement au transfert du bureau de poste. M. MacLellan nous a trompés en nous transmettant le document servant de base à ce déplacement. Si son rapport est inexact, nous ne manquerons pas de tout rectifier.

M. SINCLAIR: Le ministre est fort courroucé ou du moins il prétend l'être, parce qu'il a reçu des renseignements inexacts; mais, en réalité, comme ces deux affaires se sont directement succédées, il y a là une circonstance qui prête au soupçon. Quand le ministre tente de congédier un directeur de la poste et que, pour une raison quelconque, il en est empêché, il trouve invariablement quelque autre raison pour agir. Je désire lui signaler une affaire du même genre qui s'est déroulée dans mon propre comté. Il n'est pas juste, dit-il, qu'on formule des plaintes contre les directeurs de la poste, si on manque ensuite de prouver ces accusations. A en juger d'après sa gestion du département, c'est bien sottement perdre son temps que de formuler ces plaintes dictées par l'esprit de parti; car le ministre est si fertile en ressources qu'il réussira toujours à se débarrasser des fonctionnaires avec ou sans dénonciation.

L'affaire que je tiens à signaler au ministre, est la révocation de Charles McPherson, directeur de la poste à North-Riverside, comté de Guysborough. J'ai difficilement réussi à découvrir le nom de l'individu, auteur des plaintes contre M. McPherson; et ce nom de McPherson éveille sans doute les soupçons du ministre, puisqu'il lui rappelle cette fameuse affaire de McPherson, de celui-là même qu'il a voulu révoquer, quatre ans après sa mort. Le ministre aurait tout à gagner à consulter en pareille matière les députés de la gauche. Le député du Cap-Breton-sud a fait au ministre une narration circonstanciée des faits se rattachant à la question qu'il a discutée. S'il se fût donné la peine de me consulter au sujet de cette affaire McPherson, j'aurais pu l'informer que John McPherson était mort depuis quatre ans, et le ministre se fût épargné tout l'odieux de cette maca-

bre exhumation d'un cadavre, reposant depuis longtemps dans sa tombe. Pour en revenir à Charles McPherson, je vais relater au ministre toutes les circonstances de la révocation de ce fonctionnaire. La première communication à ce sujet est une lettre dont l'auteur est James R. McPherson, adressée au très honorable R. L. Borden, premier ministre du Canada. En voici le texte:

Honorable monsieur.—Charles McPherson, directeur de la poste de cette localité, fut nommé à cette fonction, à la veille des dernières élections, sous le régime Laurier. C'est un ardent libéral; il l'a toujours été et le sera toujours. Il prêta son appui au conseiller libéral, le 4 novembre dernier. Depuis l'avènement du gouvernement conservateur, j'ai toujours cherché à obtenir la révocation de ce fonctionnaire et je désire être nommé moi-même directeur de la poste. J'ai été conservateur toute ma vie; je suis proche voisin de M. Charles McPherson et jusqu'ici mes démarches touchant sa révocation et ma nomination n'ont guère réussi. Sous ce pli, je vous transmets la dernière lettre de M. G. A. R. Rowlings, qui se passe de commentaires.

M. Rowlings est le candidat qui a été battu aux dernières élections dans ce comté, et il habite Sydney (N.-E.). (Lisant):

Je vous prie, monsieur, d'examiner la question et de veiller à ce que ce libéral soit révoqué.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé): James R. McPherson.

Cet individu, évidemment, ne craint pas de dire tout haut sa pensée au premier ministre. Il accuse le directeur de la poste d'être un ardent libéral et d'avoir voté, aux dernières élections municipales, en faveur d'un candidat libéral. Voici la lettre de M. Rowlings:

Sydney (N.-E.), 13 décembre 1913.
Monsieur James R. McPherson,
South-Intervale,
Comté de Guysborough (N.-E.).

Cher monsieur,—J'ai entretenu une correspondance considérable avec le député à propos du bureau de poste de North Riverside, mais j'ai le regret de vous dire que je n'ai reçu encore aucune satisfaction. J'ai demandé une enquête et on m'a dit qu'on voudrait savoir quels sont les actes précis d'ingérence politique que l'on peut trouver. Naturellement, j'ai fait savoir que le maître de poste actuel avait obtenu sa position à la veille des dernières élections.

Votre très dévoué,
(Signé): G. A. R. Rowlings.

Cette lettre ne paraît pas avoir reçu de réponse du premier ministre lui-même. C'est le sous-directeur général des Postes qui y a répondu le 22 janvier 1914, dans les termes suivants:

Monsieur,—Il a été déclaré à ce département que depuis votre nomination comme maître de poste à North Riverside, vous avez pris une part active aux élections fédérales, provinciales et municipales.

J'ai reçu en conséquence les instructions de vous demander d'avoir l'obligeance de dire si c'est exact. Si l'accusation est sans fondement, je présume que vous n'aurez aucune objection à signer la déclaration solennelle ci-incluse, que vous ferez certifier par un juge de paix.

Une prompte réponse est nécessaire.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
(Signé): R. M. Coulter,
Sous-directeur général des Postes.

M. McPherson n'a eu apparemment aucune difficulté à faire cette déclaration, car depuis la date de sa nomination il n'y a pas eu d'élection. Ce bureau a été ouvert à l'époque des dernières élections générales et il n'y avait pas de maître de poste. Le bureau était ouvert, mais personne n'était nommé. Après la défaite de l'ex-gouvernement et environ une quinzaine de jours avant que le ministère actuel n'arrive au pouvoir, on m'a demandé de recommander quelqu'un pour le bureau de poste et j'ai présenté M. Charles McPherson. Sa demeure était centrale et il était acceptable au public, à la fois libéraux et conservateurs.

M. McPherson a fait cette déclaration:

Je soussigné, maître de poste à North Riverside, déclare solennellement:

1. Que j'ai été nommé maître de poste en l'année mil neuf cent onze.

2. Que depuis ma nomination je n'ai pris aucune part active aux élections fédérales ou provinciales.

Je n'ai sollicité ni mené aucun des électeurs au bureau de vote, ni je n'ai offert ou donné de l'argent ou de l'alcool, ni été représentant d'un candidat à aucun bureau de vote. Je n'ai ni contrôlé ni vérifié aucune liste d'électeurs en dehors d'un bureau de vote, ni je n'ai pris part à aucun comité, organisation ou discours dans une assemblée en faveur d'un candidat et je n'ai interrompu aucun orateur public pendant une assemblée.

3. Que je n'ai pris aucun intérêt pour les libéraux dans les élections municipales du 4 novembre 1913.

4. Tout ce que j'ai fait a été de donner mon vote tranquillement. Et je fais cette déclaration solennelle, la croyant vraie en mon âme et conscience et sachant qu'elle a la même force et effet que si elle était faite sous serment et en vertu de la loi de la preuve au Canada.

Et j'ai signé,
(Signé): Charles McPherson,
Maître de Poste.

Déclaré devant moi à Boylston le 27 janvier 1914.

(Signé): William G. Simpson.
Un juge de paix pour le comté de Guysborough.

Ce maître de poste était à même de se conformer à toutes les règles sévères de mon honorable ami. Il a juré que depuis sa nomination il n'avait pris aucune part aux élections fédérales, provinciales ou municipales, sauf de déposer tranquillement son bulletin. Mais cela ne paraît pas l'avoir aidé beaucoup. Puis nous avons une lettre

écrite au département par M. Rowlings. Le département est maintenant consterné car tout l'échafaudage s'est écroulé sous leurs pieds et il n'y a pas moyens de se débarrasser de cet homme. Une lettre a été écrite d'Ottawa, le 5 février 1914, à M. Rowlings:

Ottawa, 5 février 1914.

Monsieur G. A. R. Rowlings,
Sidney (N.-E.),

Cher monsieur,—Ce département a reçu dernièrement par le premier ministre une communication de M. James R. McPherson accusant le maître de poste de North Riverside d'ingérence politique et aussi une lettre adressée à M. McPherson sur le sujet par vous-même.

Je dois dire que le maître de poste a été invité à signer une déclaration solennelle relativement à cette accusation et il a renvoyé cette déclaration dûment signée. Une copie de cette déclaration est ci-jointe pour votre information et pour toutes les observations que vous pourriez avoir à faire sur ce sujet.

Votre très dévoué,
(Signé): Hector B. Verret,
Sous-député ministre des Postes.

M. Rowlings a répondu en ces termes:

Sydney, N.-E., 3 mars 1914.

Monsieur Hector Verret,
Sous-assistant ministre des Postes.
Ottawa.

Cher monsieur,—En réponse à votre lettre du 5 février, j'ai l'honneur de vous dire que je propose que la demande de M. James R. McPherson pour la place de maître de poste à North Riverside, comté de Guysborough, soit accordée. L'établissement de ce bureau de poste a été faite après la chute du ministère précédent et le titulaire actuel a été nommé plusieurs jours après. Il y a peu de doute que le titulaire actuel, M. Charles McPherson, a reçu sa nomination comme récompense de services politiques et je comprend difficilement comment le Gouevrnement actuel peut maintenir cette nomination et la ratifier dans les circonstances mentionnées.

Votre tout dévoué,
(Signé): G. A. R. Rowlings.

Vous observerez, monsieur le président, qu'il change de tactique et cherche d'autres raisons pour amener le ministre des Postes à destituer cet employé. Il ne parle plus de l'affidavit, mais comme il sait qu'il est toujours possible d'obtenir une destitution, soit en changeant le bureau de poste de place, soit par d'autres moyens, il imagine celui-là. Nous avons ensuite la destitution de Charles McPherson, puis une lettre de protestation d'un nommé William A. McDonald, qui se donne comme un conservateur à tous crins. Voici ce qu'il écrit:

North-Riverside, 27 mars 1914.

L'inspecteur des bureaux de postes,
Halifax.

Cher monsieur,

Je prends la liberté de vous écrire quelques lignes au sujet de notre bureau de poste de North-Riverside qui a été ouvert, il y a à peu près deux ans, et dont l'établissement fut un des derniers actes de John Sinclair, après la défaite des libéraux. Ce bureau est situé à peu près à mi-chemin entre Boylston et Intervale, à environ trois milles et demi de ces deux localités. Le directeur actuel est Charles McPherson qui était un libéral en politique. Je puis dire de lui qu'il a administré le bureau honnêtement et régulièrement et que ce bureau est un avantage pour tout le monde.

Un mot maintenant à propos de moi. Je suis un conservateur dévoué; j'ai été nommé délégué par les conservateurs de cet arrondissement électoral et les conservateurs de la localité m'ont demandé de parler en leur nom.

Il y a un nommé James McPherson qui fait des démarches, depuis deux ans, pour obtenir cette place. Il dit maintenant qu'il sera nommé directeur du bureau de poste, le 1er avril. Bien qu'à contre cœur, je dois vous dire la vérité. Le bureau de poste est dans un endroit central; il est avantageusement situé pour le public; le directeur est un libéral et il y a des libéraux des deux côtés, sur une certaine distance.

Les conservateurs habitent surtout la partie ouest et, pour le moment, nous sommes satisfaits des arrangements actuels, car on attrape souvent plus de mouches avec du miel qu'avec du vinaigre.

D'un autre côté, si un bon conservateur honnête veut prendre la place, nous en serons également satisfaits.

Je vous envoie la liste des propriétaires fonciers pour que vous puissiez constater si vous avez été bien renseigné:

David O'Conor, Thomas Gillie, James Clarey, William A. McDonald, James A. McDonald, John McDonald, Angus McDonald, William McPherson, Edmond McDonald—tous conservateurs.

James Fraser, Charles McPherson, Thadeus Leet, Alex. Delroy, Joseph Delroy, C. Bryner, Cris. McDonald, William Cleary, William McPherson, libéraux.

Votre obéissant serviteur,
(Signé): William A. McDonald.

Cette lettre de M. Macdonald ne paraît pas avoir eu d'effet sur le ministre. Il n'a pas tenu compte que le bureau était situé dans un endroit central, pour la plus grande commodité du public, et qu'il n'y avait pas de conservateurs dans le centre de la localité pour prendre la direction de ce bureau.

J'ai rapporté ces faits pour faire voir avec quelle habileté le ministre des Postes se débarrasse des directeurs de bureaux de postes libéraux. Le département ne prétend pas avoir reçu la moindre plainte contre cet employé. Non seulement les libéraux, mais presque tous les conservateurs, en étaient satisfaits. Le bureau était dans un endroit central et tout allait pour le mieux, lorsque survint le nommé James McPherson, qui prétendait avoir été conservateur toute sa vie et qui désirait avoir la place. Nous n'avons pas la moindre preuve que la destitution du directeur du bu-

reau de poste ait été demandée par d'autre que par James McPherson, qui désirait avoir la place.

M. STEELE: Quel est le salaire attaché à cet emploi?

M. SINCLAIR: Je suppose que le salaire est de $35. Mais la question du salaire est peu importante. Je ne m'occupe que des inconvénients causés aux électeurs de cette localité qui sont maintenant obligés d'aller chercher leur courrier à une des extrémités du village, tandis qu'autrefois ils avaient un bureau de poste au centre. J'ai parlé de cette affaire parce qu'on en a mentionné une autre semblable, et je pourrais citer beaucoup d'autres cas pour démontrer que le ministre des Postes n'est jamais court de raisons, quand il s'agit de destituer des fonctionnaires libéraux qui se sont tenus en dehors des luttes politiques.

M. PELLETIER: Mon honorable ami a exposé les faits assez exactement et j'ai peu de choses à ajouter à ce qu'il a dit. Je crois qu'on peut considérer cette nomination comme un des privilèges légitimes du parti au pouvoir.

M. ERNEST LAPOINTE (Kamouraska) (texte): Monsieur le président, je ne désire pas discuter la question des destitutions des maîtres de poste dans mon comté; ce serait trop long, car ils ont été à peu près tous destitués, pour des raisons de diverse nature. Il me suffira de mentionner un cas en passant: celui de Mlle Paradis, de Saint-Denis de Kamouraska, dont la destitution a été faite à cause de ses opinions politiques, et aussi parce que, le soir de l'élection, elle avait mis des lumières dans sa fenêtre pour célébrer la victoire du député de Kamouraska.

Avant d'aller plus loin, et de faire quelques critiques sur l'administration de son département, je voudrais savoir du ministre des Postes, s'il voudrait être assez bon de considérer une requête que j'ai présentée moi-même, dans le cours de l'été dernier, demandant l'établissement d'un bureau de poste dans un certain endroit du comté de Kamouraska appelé Rivière-Menie. Cet endroit important est situé le long du chemin de fer Transcontinental, et est destiné à devenir un centre très considérable, car la population va certainement augmenter beaucoup en quelques années. Il y a là actuellement des moulins importants.

J'ai adressé au département une requête signée par plusieurs personnes. Cet endroit est situé dans les limites de la municipalité de Saint-Bruno où la River Ouelle Pulp and Lumber Company a un établissement.

Je ne vois pas pourquoi cette requête n'a pas encore été accordée. Il me semble qu'un bureau de poste dans cet endroit serait autant dans l'intérêt public que les nombreux bureaux de poste accordés à mon honorable ami de l'Islet (M. Paquet). Je ne vois pas le député de L'Islet à son siège en ce moment,—mais je tiens à le féliciter sur la manière habile dont il a traité la question des bureaux de poste dans son comté.

J'ai en mains un rapport démontrant que durant les années 1912-1913, quatorze nouveaux bureaux de poste ont été ouverts dans le comté de l'Islet.

L'honorable ministre des Postes disait l'autre jour qu'il administrait son département sur une base d'affaires. Mais je ne crois pas que le rapport que j'ai en mains le démontre, au moins en ce qui concerne le comté de l'Islet. Ces quatorze bureaux portent des noms historiques pour la plupart. Je félicite mon honorable ami, car le choix de ces noms démontre ses goûts littéraires, politiques et même militaires.

Il y a d'abord le bureau de poste Chapais. C'est un beau nom bien connu dans le comté de Kamouraska. Puis vient Berryer et Artois; ce dernier, je suppose, pour satisfaire son goût militaire. Bégin; ses idées religieuses. La France, Frenette, Ozanam, Deniau, Bourgault, Botrel, le chantre national français, Pasteur, le guérisseur de la rage. Mais quand je suis arrivé à Pinguet, cela m'a abasourdi, et je trouve ensuite Lachance.

Certes, les noms sont beaux, mais au point de vue des affaires, je ne vois pas comment le département des Postes peut s'en tirer. Le montant total du revenu de ces bureaux de poste est de $710.81; les salaires comptent pour $549.05, et le coût total du service des malles s'est élevé à $1,093.99. De sorte que les dépenses totales s'élèvent à environ $1,600, et le revenu atteint à peine $700. Dans certains de ces bureaux, le revenu provenant de la vente des timbres s'est élevé, dans une période de deux ans, à la somme fabuleuse de $22. Dans un autre bureau, ce revenu n'a été que de $19.50, et le courrier a coûté $37.50; plus $21.50 pour le salaire du maître de poste.

Je dois ajouter qu'on a ouvert de nouveaux bureaux de poste depuis ce temps-là. Je ne suis pas jaloux des faveurs accordées au comté de l'Islet, et si j'en parle, c'est simplement pour dire que le département n'est pas conduit au point de vue des affai-

res, et pour comparer cela avec la manière dont les comtés représentés par les libéraux sont traités. Depuis le rapport que je viens de citer, d'autres bureaux ont été ouverts, et notamment le bureau de Giasson, dans la paroisse de Saint-Aubert. Ce bureau a été demandé par mon ami le député de l'Islet, et je ne peux pas mieux faire que de publier sa lettre.

Saint-Aubert, 1er avril 1914.

Hon. L. P. Pelletier,
Directeur général des Postes.

Cher ministre:

Je recommande l'établissement d'un nouveau bureau de poste à 1 mille et demi à l'est du bureau central de Saint-Aubert, chez M. Georges Fournier, cultivateur. Huit familles résident à 4 milles et 4 milles ¾ de l'église et du bureau central. Vu la manière dont les maisons sont disposées, le nouveau bureau ne peut pas être placé à une plus grande distance du bureau central.

Près de la résidence de M. Fournier se trouve un groupe de familles ouvrières, privées de voitures. Il y a là un marchand, une école, un agent d'immeubles, un moulin à farine et 15 journaliers. Ce bureau serait important surtout pour les familles ouvrières qui durant l'hiver ne peuvent pas facilement recevoir la malle. Je suggère le nom de Giasson. Je demande là un service quotidien et le transport de la malle peut être fait par M. St. Pierre. 25 cents par voyage, $77.50. Je vous envoie les noms de ceux qui demandent ce nouveau bureau. Merci.

A vous,
(Signé): Dr E. Paquet.

Et l'honorable député accompagnait cette lettre d'une liste de noms. Ce ne sont pas les signatures des citoyens de Saint-Aubert dont les noms apparaissent sur cette liste, mais simplement une liste de noms fournis par l'honorable député.

M. PAQUET: L'honorable député voudra-t-il donner les noms?

M. LAPOINTE: Je dis que ce ne sont pas les signatures de ces personnes.

M. PAQUET: L'honorable député voudra-t-il remarquer que dans un cas il y a une requête signée par Cyrias Dubé?

M. LAPOINTE: Dans le rapport que j'ai devant moi, on ne donne pas les noms des citoyens en question demandant un nouveau bureau de poste. On dit simplement: les familles suivantes demandent un nouveau bureau chez M. Georges Fournier, Saint-Aubert.

Je vais maintenant donner les noms.

Zéphirin Dubé, cultivateur; Auguste Dubé, cultivateur; Joseph Dubé, cultivateur; Dame veuve Aubert Pelletier, cultivateur; Dame veuve Hozanna Pelletier, cultivateur; Charles Morin, cultivateur; Octave Picard, journalier; Philias Dubé, cultivateur; Maximin Pelletier, cultivateur; J. B. Pelletier, cultivateur; François Pelletier, cultivateur; Aubert Fournier, cultivateur; Prudent D'Aigle, journalier; Abondance Thibault, journalier.

M. LEMIEUX: Abondance! !

M. LAPOINTE: Oui, Abondance Thibault.

M. Daigle, journalier: Georges Pelletier, propriétaire d'un moulin; J.-B. Pelletier, propriétaire d'un moulin; Silva Riou, marchand.
Maison d'Ecole.

L'honorable député de l'Islet ne prétendra pas qu'il a fait signer la maison d'école.

Joseph Fortin, père, journalier.

M. PAQUET: L'honorable député prétend-il que j'ai fait signer ces personnes?

M. LAPOINTE: Je ne prétends rien, je donne les noms qui ont été transmis au département.

Joseph Fortin, fils, journalier; Cyrias Dubé, journalier; Calixte Fournier, journalier; François D'Aigle, journalier; Désiré D'Aigle, journalier; Salluste D'Aigle, agent d'immeubles; Georges Fournier, cultivateur; Calixte Jeais, cultivateur; David Jeais, cultivateur; Amédée Langlois, cultivateur: Amédée Langlois, fils, journalier; Arthur Fournier, cultivateur; Gaspard Caron, cultivateur; Georges Tremblay, journalier.

Saint-Aubert, 3 janvier 1914.

M. PAQUET: L'honorable député prétend-il que j'ai fait signer ces personnes-là?

M. LAPOINTE: Je ne prétends rien; je donne simplement les noms qui m'ont été fournis par le département.

A cette lettre, le ministre des Postes a répondu le 10 janvier 1914, disant qu'il donnait instruction à l'inspecteur de préparer un rapport sur ce sujet. Immédiatement le bureau a été ouvert à un mille ou un mille et demi de l'autre bureau de Saint-Aubert.

Je trouve maintenant au dossier une lettre de protestation adressée au ministre des Postes accompagnée d'un exposé des motifs. Cette lettre est signée par M. Cyrias Dubé et dix-huit autres citoyens de Saint-Aubert. Voici la lettre:

Québec, 17 mars 1914.

L'honorable Louis-Philippe Pelletier,
Ministre des Postes,
Ottawa.

Monsieur le ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, une requête de 20 contribuables de Saint-Aubert tous intéressé à l'établissement du nouveau bureau de poste dans cette paroisse, en bas de l'église, et qui a nom "Giasson". Les citoyens de ce canton n'ont jamais demandé l'établissement de ce bureau qui loin de leur être utile est plutôt une nuisance et cela pour les raisons mentionnées dans la requête que je vous envoie.

J'espère que vous voudrez bien prendre notre supplique en considération et abolir ce bureau de poste dont nous n'avons pas le moindre besoin et qui est plutôt un embarras.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur le ministre,
Votre très humble serviteur,
(Signé) : Cyrias Dubé.

Province de Québec,
Paroisse de Saint-Aubert.

Les soussignés contribuables de la paroisse de Saint-Aubert désirent exposer à l'honorable maître général des Postes:

1. Qu'ils sont résidents dans l'arrondissement attribué à un bureau de poste nouvellement établi et qui porte le nom de Giasson.

2. Qu'ils n'ont jamais demandé l'établissement de ce bureau de poste qui n'est d'aucune utilité, mais nuit plutôt au service.

3. Qu'il est bien plus facile pour tous les résidents de l'arrondissement de recevoir et de porter leur malle au bureau de poste de l'église, comme cela s'est toujours fait, parce qu'ils se rendent très souvent au village pour leurs affaires.

4. Que le dimanche surtout, l'obligation où ils sont d'arrêter à ce bureau pour y recevoir leur malle, au lieu de l'avoir au bureau de poste de l'église en sortant du service est un inconvénient considérable qui les retarde pour retourner chez eux et nuit en même temps à la circulation.

Pour ces raisons les soussignés prient l'honorable ministre des Postes d'abolir ce bureau et de laisser aux soussignés l'avantage de recevoir leur malle au bureau de poste de l'église comme ils l'ont toujours fait jusqu'à présent.

Saint-Aubert, 16 mars 1914.

(Signé) :

Cyrias Dubé, sa x marque; Philias Dubé, Joseph C. Bernier, Joseph Gagnon, Omer Gagnon, Aubert Fournier, Prudent Daigle, Désiré D'Aigle, François D'Aigle, Auguste Dubé, Joseph Dubé, Honoré Robichaud, Wilfrid Robichaud, Xavier Robichaud, François Pelletier, Amable Pelletier, Jean-Baptiste Pelletier, Octave Picard, Joseph Picard.

Comme on le voit, dix-neuf citoyens intéressés à ce bureau de poste ont signé cette lettre de protêt.

Le député de l'Islet, dans sa lettre demandant l'ouverture de ce bureau, disait qu'il n'y avait seulement qu'une vingtaine de personnes intéressées, et sur ce nombre, dix-neuf ont signé une pétition demandant de fermer ce bureau.

Je vois par le dossier que cette requête a été immédiatement transmise à l'honorable député de l'Islet par une lettre du département des Postes, en date du 24 mars 1914.

A cette lettre, je trouve la réponse suivante du député de l'Islet adressée au département:

Monsieur H. B. Verret,
Sous-ministre adjoint des Postes,
Ottawa.

Cher monsieur,

Je reçois la vôtre à l'égard de l'établissement du bureau de poste Giasson. Je profiterai de la première occasion pour passer à votre bureau.

Bien à vous,
(Signé) : Dr E. Paquet.

Il n'y a rien autre chose au dossier, ce qui démontre bien que mon honorable ami est l'auteur de l'établissement de ce bureau, et que c'est lui qui mendiait ce bureau en question. Il n'y a pas de politique là dedans, et le député de l'Islet admettra qu'à part une ou deux exceptions, tous ces citoyens étaient de ses partisans aux dernières élections et appartiennent au parti conservateur. Ce bureau de poste n'a été ouvert que pour faire gagner à un individu quelques piastres comme maître de poste et pour le loyer de sa maison. Et l'on sait que dans une localité comme celle-là, où il n'y en a aucunement besoin, ces bureaux sont plutôt nuisibles. Le fait est que les intéressés se sont vus refuser leurs matières postales au bureau de poste de Saint-Aubert, où ils se rendent tous les dimanches, pour les offices religieux, et ils sont obligés d'arrêter à Giasson pour recevoir leur malle.

M. LEMIEUX: Quelle a été la réponse du ministre à cette protestation?

M. LAPOINTE: La réponse la voici:

Ottawa, 19 mars 1914.

Monsieur,—J'ai instruction de vous accuser la réception de votre lettre du 17 courant, accompagnée d'une pétition au sujet du bureau de poste de Giasson, dans la paroisse de Saint-Aubert, comté de l'Islet.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
(Signé) : A. W. Throop,
Secrétaire.

M. Cyrias Dubé,
Saint-Aubert,
Comté de l'Islet (P.Q.).

M. PAQUET: L'honorable député voudra-t-il me passer les documents?

M. LAPOINTE: Certainement.

J'ai critiqué le département à propos de l'ouverture de nouveaux bureaux de poste dans le comté de l'Islet. Je dois maintenant le critiquer pour l'ouverture d'un bureau de poste—ce n'est pas moi qui l'ai demandé—dans la paroise de Saint-Philippe-de-Néri, dans le comté de Kamouraska. Cette paroisse, d'après le dernier recensement, a une population d'environ 900 âmes. Je sais que l'honorable ministre est bien au courant de la question. Après la dernière élection, dans cette paroisse comme dans toutes les autres, il fallait destituer les maîtres de poste qui avaient le malheur d'être libéraux. Celui dont je veux parler n'a pas attendu sa destitution, il a envoyé sa démission. Un monsieur Roy fut recommandé

par M. Potvin, mon adversaire et candidat malheureux. La majorité de la paroisse était en faveur de nommer une autre personne, M. Lebrun. La nomination du protégé de M. Potvin fut faite quand même. Mais une requête de protestation fut envoyée à l'honorable ministre. Cependant les choses en restèrent là jusqu'au mois de mai 1912, alors qu'eurent lieu les élections provinciales. Mon honorable ami le ministre des Postes, se rappelle sans doute d'avoir fait un voyage en train spécial avec le ministre des Chemins de fer, afin de recevoir les plaintes et de tâcher de pacifier les esprits. Dans la paroisse de Saint-Philippe-de-Néri, un ultimatum fut servi au chef du parti conservateur, lui enjoignant qu'à moins que le bureau de poste fût transféré de chez M. F.-X. Roy à M. Lebrun, au moins quarante-cinq conservateurs ne voteraient pas. Ceux qui connaissent le comté, savent que cela valait la peine d'y voir. Des dépêches furent échangées entre Ottawa, Québec et Saint-Philippe-de-Néri. Finalement, la veille de la votation, un employé du ministère des Postes arriva de Québec, et à la stupéfaction de tout le monde, un nouveau bureau de poste fut ouvert à quatre arpents environ de l'autre, sous le nom de Saint-Philippe-de-Néri-Ouest. De sorte que dans une paroisse d'une population de 900 âmes, avec un petit village, comme c'est le cas dans toutes les paroisses n'ayant pas plus de population, de trente à quarante familles environ, il y a deux bureaux de poste appelées Est et Ouest, dans une superficie de quelques arpents seulement. J'ai pensé que cela durerait seulement le temps de l'élection; mais je dois féliciter le ministre; il a été fidèle, et les deux bureaux sont encore ouverts.

M. LEMIEUX: Quel a été le résultat du vote?

M. LAPOINTE: Le candidat libéral n'en a pas souffert, mais les insurgés se sont rendus et ont voté, conformément au désir de l'honorable ministre des Postes. Ce fut une belle pièce de diplomatie électorale; mais au point de vue de l'administration du département, la chose n'est pas aussi belle. J'ai obtenu un rapport des opérations de ces deux bureaux depuis qu'ils sont ouverts, c'est-à-dire depuis le 1er juin 1912 au 31 décembre 1913.

Le bureau de Saint-Philippe-Ouest a donné un revenu de $592.01, et les dépenses ont été de $394.02. C'est mieux que les bureaux de poste nouveaux du comté de l'Islet, puisqu'il y a un excédent d'environ $200. Le rapport de Saint-Philippe-Est n'a pas été aussi encourageant, puisque les recettes n'ont été que de $311.34—timbres vendus, $280.43, commission sur mandats, etc., $31.02. Les dépenses se sont élevées à $305.54 ; il n'y a donc eu un excédent que de $6.00 et le salaire du maître de poste a absorbé $233.16 pour une période de temps où il n'a vendu des timbres que pour $280,-32. Il résulte de cela que le salaire a absorbé tout le revenu du bureau. On remarquera aussi que dans ces dépenses, le coût du transport des malles n'est pas inclus. Je dis que dans cette circonstance-là, la création de ces deux bureaux Est et Ouest, ne démontre pas que le département des Postes soit administré comme une banque doit l'être.

M. ETHIER: Comme la banque Farmers.

M. LAPOINTE : Comme le dit mon honorable ami des Deux-Montagnes, c'est plutôt la Farmers' Bank qui a été imitée dans ce cas-là, et je ne crois pas qu'un tel état de choses devrait exister. Si le ministre veut donner des bureaux de poste, je puis lui indiquer des endroits où on en a réellement besoin. Mais les deux bureaux de poste de St-Philippe-de-Néri sont un scandale, et je ne crois pas que les électeurs du comté en soient reconnaissants au ministre ni à son gouvernement.

Il y a une autre question que je veux traiter, et il vaut mieux que je le fasse avant de reprendre mon siège. C'est au sujet d'un contrat de malle entre Saint-Eleuthère et un endroit appelé Sully, sur le Transcontinental. M. Alfred Levasseur avait ce contrat au prix de $220 par année. Ce contrat expirait le 1er octobre 1913. Le 9 septembre, M. Levasseur écrit au département la lettre suivante :

Saint-Eleuthère, 9 septembre 1913.
Le département des Postes,
Ottawa.

Monsieur,—Comme mon contrat comme entrepreneur de malle pour le service de Saint-Eleuthère, comté de Kamouraska, à Sully, comté de Témiscouata devait se terminer le 1er octobre, j'ai écrit à ce sujet au département des Postes à Québec, demandant $150.00 (cent cinquante) au lieu de $220.00 (deux cent vingt), comme renouvellement de mon contrat par année, vu que j'avais voiture et chevaux en mains pour continuer ce contrat, soit $70.00 (soixante-dix piastres) de moins que sur le contrat précédent. Le département de Québec m'a écrit à ce sujet me disant que si j'avais des représentations à faire de m'adresser à Ottawa, c'est pourquoi je vous soumets cette même nouvelle soumission.

Veuillez me croire,
Votre tout dévoué,
(Signé) : Alfred Levasseur.
Par J. Z. C.

M. PELLETIER: Est-ce l'ancien contracteur ?

M. LAPOINTE: Oui. Il était l'ancien contracteur, et il a reçu la réponse suivante:

Le 18 septembre 1913.

Cher monsieur,—J'accuse réception de votre lettre du 9 courant, offrant d'entreprendre le service des malles entre Saint-Eleuthère et Sully à raison de $150 par année.

En réponse, je dois vous dire que le département a fait d'autres arrangements pour ce service.

Bien à vous,
(Signé): G. C. Anderson,
Surintendant.

M. Alfred Levasseur,
St-Eleuthère, P.Q.

Maintenant, je vois par le contrat qui a été produit au dossier, que ce service a été accordé à M. Christophe Lévesque, le 1er octobre 1913, pour la somme de $200, sans soumission, après avoir refusé de renouveler le contrat avec l'ancien contracteur qui offrait de le prendre à $150. On l'a donné à ce nommé Lévesque pour une somme de $50 plus élevée que celle proposée par Levasseur.

M. PELLETIER : Combien recevait l'ancien contracteur ? N'est-ce pas $220 ?

M. LAPOINTE : Il recevait $220 et il avait écrit au département qu'il continuerait le contrat pour $150. Mais on a fait un autre arrangement par lequel on donne $50 de plus.

M PELLETIER : On a donné le contrat à $20 de moins qu'il coûtait auparavant.

M. LAPOINTE : Certainement, mais vous auriez pu le donner pour $50 de moins, si l'offre faite par l'ancien contracteur avait été acceptée.

M. PELLETIER : Mais les arrangements avaient été faits alors.

M. LAPOINTE : L'offre de Levasseur avait été faite le 9 septembre, et le contrat n'a été donné que le 1er octobre 1913. Dès le mois de juin, le dispensateur du patronage, M. Potvin, écrivait au département, et demandait de donner ce contrat à Christophe Lévesque. On lui répondit que vu que ce contrat était au-dessus de $200, il fallait demander des soumissions. M. Potvin répondit que Lévesque était prêt à accepter le contrat pour $200, dans le but d'empêcher la demande de soumissions. Rien ne fut fait jusqu'au mois de septembre, c'est-à-dire un mois avant l'expiration du contrat, alors que Levasseur avait écrit en septembre qu'il était prêt à continuer ce contrat pour $150. Le département a refusé, et a accordé le même contrat à un autre pour une somme de $200.

[M. Lapointe.]

Là, encore, l'honorable ministre n'a pas administré son département comme un président de banque.

M. PELLETIER: Dans l'affaire de Saint-Philippe-de-Néri, il peut y avoir matière à discussion; mais celle-ci est absolument claire.

Voici un contracteur qui a un contrat de $220. Il est bon de dire qu'au département nous nous occupons de renouveler ces contrats longtemps avant leur expiration. Ici, il s'agit d'un service qui coûtait $220, et nous trouvons un homme prêt à le faire moyennant $200. La distance à parcourir justifie même un montant plus élevé, car le montant de $220 n'était pas exagéré pour rémunérer le travail à faire. Quand l'ancien contracteur a su que nous avions fait des arrangements par lesquels cet ouvrage serait fait pour $20 de moins, il écrivit une lettre au département par laquelle il offrait de faire l'ouvrage pour $150. A ce prix-là, un homme n'y gagne pas sa vie.

M. LAPOINTE : Pourquoi n'avez-vous pas demandé des soumissions.

M. PELLETIER : Parce qu'on ne demande jamais de soumissions pour des contrats de $200 et moins; les frais d'annonces dans les journaux et les autres dépenses ne justifient pas une telle demande. Invariablement, nous donnons le contrat lorsque nous sommes convaincus que le prix demandé est raisonnable. Dans le cas cité par mon honorable ami, nous avons renouvelé le contrat pour $20 de moins qu'auparavant, gagnant ainsi $20 par année. Voilà pourquoi M. Anderson a répondu que nos arrangements avaient été faits.

M. MICHAUD: Est-ce que le contrat était signé?

M. PELLETIER: Non, mais cela ne fait rien, du moment que le chef de la branche s'est engagé, il n'est pas nécessaire que le contrat soit signé pour lier le département; que le contrat ait été signé un mois ou deux après, cela ne fait pas de différence.

Mon honorable ami a parlé de l'affaire de Saint-Philippe-de-Néri. . . .

M. LEMIEUX: Votre patron.

M. PELLETIER: Oui, c'est peut-être pour cela que j'ai voulu bien traiter cette paroisse en lui donnant deux bureaux de poste. Il y a beaucoup d'endroits qui n'ont qu'une population de 900 âmes et qui ont deux bureaux de poste.

M. MICHAUD: Il y a aussi beaucoup d'endroits où il y a une population de 900 âmes et qui n'ont qu'un seul bureau de poste.

M. PELLETIER: Si mon honorable ami de Kamouraska a des demandes à faire pour d'autres bureaux de poste, il a tort de croire que je refuserai parce que le comté est représenté par un libéral. Je ne me croirais pas justifiable d'en agir ainsi. Mon honorable ami de Rouville me disait l'année dernière que je ne faisais par là-même que tout simplement mon devoir. Je ne dis pas non, mais je tiens à constater que je le fais. Il ne manque pas de comtés dans la province de Québec, par exemple, où jamais ou à peu près, nous pouvons avoir l'espoir de triompher parce que la majorité libérale est tellement grande qu'il semble impossible de la vaincre. Je ne nommerai pas de comté, j'aime mieux garder l'espoir quand même. Prenez, par exemple, le service des malles rurales. N'est-il pas vrai que ce service fonctionne dans les comtés les plus libéraux comme ailleurs.

M. LEMIEUX: C'est sans doute parce que les comtés libéraux sont plus éclairés.

M. LAFORTUNE: J'en ai demandé depuis deux ans et je n'ai encore rien obtenu.

M. PELLETIER: Il faut se conformer aux règles posées par le département.

Prenons le comté de Saint-Jean-et-Iberville, c'est l'un des comtés où il y a le plus de malles rurales dans la province de Québec.

Cela n'est pas fait pour des raisons politiques, mais au simple point de vue administratif. Lorsque j'ai fait cette déclaration l'année dernière, mon honorable ami de Rouville m'a dit que ce n'était que mon devoir. Je le sais et j'agis ainsi inveriablement.

Je prie mon honorable ami de Kamouraska de croire que s'il nous démontre qu'il y a nécessité d'ouvrir de nouveaux bureaux de poste dans son comté, ce n'est pas parce qu'il en est le député que je refuserai.

M. LAPOINTE: Il y en a de trop dans certains endroits, tandis qu'il n'y en a pas assez ailleurs

M. PELLETIER: C'est là une matière d'opinion.

Mais sur la question de savoir s'il y en a assez, mon honorable ami n'est pas le seul à se plaindre. Nous regardons, jusqu'à un certain point, la question des dépenses et des revenus probables du bureau; mais quand la chose nous parait nécessaire, surtout à un endroit où les gens n'ont pas de voitures et ont une grande distance à parcourir pour aller au bureau de poste voisin, nous prenons le point de vue que le département des Postes existe pour les besoins du public, sans regarder si les dépenses vont excéder les revenus. Si on nous démontre, par exemple, que douze ou quinze familles sont éloignées de toute communication, ce petit nombre ne m'empêche pas de leur venir en aide, et en ce cas, je crois que je fais mon devoir.

M LEMIEUX: Une demande à été faite par Saint-Jean-Baptiste de Rouville. Nombre de citoyens ont signé cette demande et sont prêts à remplir les conditions exigées par le département pour un service de malle rurale, mais cela retarde et je demanderais au ministre d'y voir aussitôt que possible.

M. GAUVREAU: Avant que le ministre laisse ce point-là, je désire lui poser une question à titre de renseignement. Peut-il me dire s'il a reçu une requête des citoyens de la partie ouest de l'Ile-Verte, appelée la Rivière-des-Vases, demandant un bureau de poste?

M. PELLETIER: Je ne puis pas le dire dans le moment.

M. ETHIER (Deux-Montagnes): Monsieur le président . . .

M. PELLETIER: L'honorable député de l'Islet désire donner quelques explications à propos des nouveaux bureaux de poste ouverts dans son comté, je prierais l'honorable député de lui céder la parole pour quelques instants.

M. ETHIER: Je le veux bien, pourvu que l'honorable ministre ne demande pas ensuite l'ajournement de la Chambre avant que je sois entendu.

M. PELLETIER: Oh! oui, vous aurez parfaitement le temps de faire vos remarques.

M. ETHIER: Je vois que le député de l'Islet en connaît plus long que le ministre sur ce qui se fait dans le département des Postes; pourquoi ne le nomme-t-on pas député sous-ministre?

M. PAQUET (l'Islet) (texte): Je remercie l'honorable député de Kamouraska de ses bonnes intentions à l'égard des électeurs du comté de l'Islet, et s'il prenait autant d'in-

térêt pour la ferme expérimentale de Sainte-Anne de la Pocatière . .

M. LAPOINTE: L'honorable député croit-il que mes recommandations soient favorablement accueillies par le Gouvernement actuel?

M. PAQUET: Je regrette que mon honorable ami ait ridiculisé les noms des électeurs de ma paroisse. Tout le monde n'a pas le bonheur de porter le beau nom de Lapointe.

Je dois dire que je représente un comté de colonisation, un comté qui prospère, et je n'ai pas honte de demander l'établissement de bureaux de poste en nombre suffisant.

Assez longtemps ce comté-là avait souffert; assez longtemps nos amis de la gauche avaient résisté à toutes les demandes légitimes qui ont été faites par le député de l'Islet.

J'ai rencontré, depuis que nous sommes au pouvoir, dans l'honorable ministre des Postes, un homme qui a su répondre au besoin des colons du comté de l'Islet.

Avant d'arriver au pouvoir, les colons et les cultivateurs du comté de l'Islet avaient à parcourir une distance variant entre sept et douze milles pour se rendre au bureau de poste. Cela donnait satisfaction au député de Kamouraska, mais cela ne satisfaisait pas autant les cultivateurs et les colons. J'ai pensé que le ministre des Postes était capable de faire quelque chose pour eux et je le félicite et le remercie d'avoir encouragé la classe de ces braves travailleurs. C'est peut-être pour cela que le député de Kamouraska critique tant le ministre des Postes et le député de l'Islet qui travaillent dans leur intérêt.

Dans les villes comme Québec, Montréal, Ottawa et autres les citoyens ne sont pas supérieurs aux électeurs que je représente, et cependant, dans ces villes-là, on distribue la malle de maison en maison. Pourquoi n'aurait-on pas, dans nos campagnes, autant de bureaux de poste qu'il en faut afin que les gens n'aient pas à parcourir dix milles pour avoir leurs lettres, comme cela se passait sous le régime libéral. Le comté de l'Islet progresse et je suis prêt à discuter cette question-là avec l'honorable député de Kamouraska; il n'aura qu'à venir dans mon comté et reprocher au ministre ce qu'il a fait en faveur de la belle classe agricole.

M. LAPOINTE : Si l'honorable député a entendu mon discours, il doit savoir qu'au lieu de le critiquer, je l'ai félicité d'avoir eu tant d'influence sur le ministre des Postes, puisqu'il a obtenu de lui 14 nouveaux bureaux produisant un déficit de près de $1,000 par année.

M. PAQUET : Je dis et je répète que le comté de l'Islet a été affreusement négligé sous le régime libéral. Aujourd'hui, il s'accomplit une œuvre de régénération depuis que nous sommes arrivés au pouvoir.

L'honorable député a parlé de ma paroisse. C'est un garçon aimable que le député de Kamouraska, mais il a voulu ridiculiser les noms de mes concitoyens. Je ne lui conseille pas de venir en faire autant à Saint-Aubert.

Quand un homme fait signer une requête et n'a pas le courage de la signer lui-même de son nom, je dis que j'ai bien le droit d'attendre la fin de la session pour m'enquérir personnellement des faits. Et si le bureau de Giasson doit être fermé, je serai le premier à le demander au ministre.

Je suis en présence d'une conspiration de la part d'un libéral qui voulait avoir à la fois le bureau de poste et le contrat de la malle. Pour se venger, c'est lui qui a fait signer la requête et, par lettre, l'a transmise à l'honorable ministre; mais il n'a pas eu le courage de signer son nom sur la requête, n'y mettant que sa croix, tandis que sa lettre est signée. Dans ces circonstances, il me semble que j'ai raison d'attendre la fin de la session afin de règler ce cas-là, et de voir si le bureau de Giasson devra être fermé.

J'ai l'intention de continuer l'œuvre de distribution postale qui sera de nature à mettre nos pauvres colons sur un pied d'égalité avec les citoyens des villes. Je veux travailler de toutes mes forces dans les intérêts de mes électeurs, et leur obtenir un service de distribution rurale.

M. LAPOINTE : Je désire protester contre l'assertion de mon honorable ami, à savoir que j'ai ridiculisé les noms des signataires de la requête. Je n'ai rien fait de tel, et si l'honorable député a interprété mes paroles dans ce sens, il s'est grandement trompé.

Quant à Cyrias Dubé qu'il accuse de n'avoir pas eu le courage de signer la requête, mais simplement d'y avoir apposé sa croix, eh bien, le ministre des Postes lui dira qu'une croix a autant de valeur qu'une signature.

M. PELLETIER: Pas quand il sait signer.

M. LAPOINTE: Mais un autre qui a écrit pour Dubé la lettre envoyée au ministre, a bien pu la signer pour lui.

M. PAQUET: N'y a-t-il pas là une bonne raison pour moi de retarder la décision qui devra être prise dans ce cas.

M. LAPOINTE: Est-ce que l'honorable député prétend que les noms des dix-neuf citoyens qui apparaissent sur cette requête, ne sont pas réellement des électeurs de la paroisse de Saint-Aubert?

M. PAQUET: Ce sont des électeurs de Saint-Aubert, mais je ne sais pas si ce sont là leurs signatures; parce que je vois que Cyrias Dubé qui a signé la lettre adressée au ministre, n'a pas signé son nom sur cette requête, mais il y a mis sa croix seulement.

M. LAPOINTE: Je ne crois pas que l'honorable député devrait prétendre une telle chose; je ne lui ai fait que des compliments jusqu'à présent, mais je vais être obligé de le critiquer. L'honorable député a été avisé par le département qu'une requête avait été reçue contenant un certain nombre de signatures, demandant la suppression de ce bureau de poste. A cette lettre, il répond qu'il va s'occuper de l'affaire et qu'il passera au département. Comment se fait-il qu'il n'y soit pas encore allé, et qu'il n'ait pas pris les renseignements nécessaires?

M. C. ETHIER (Deux-Montagnes) (Texte): Monsieur le président, puisque nous en sommes à discuter les destitutions de maîtres de poste, je me permettrai de demander au ministre s'il se rappelle l'incident qui est arrivé mardi soir, à propos de la destitution du maître de poste de Sainte-Scholastique. Je me suis plaint, ce soir-là, de ce que les deux requêtes présentées par des particuliers, demandant la destitution de M. Raymond et recommandant pour le remplacer, deux personnes, le maître de poste actuel, M. Presseault et M. Sauvé qui, soit dit en passant, n'est pas parent avec M. Sauvé, député à la législature de Québec. Le ministre me répondit comme suit:

M. PELLETIER: J'y verrai.

M. ETHIER: Plusieurs se sont étonnés de ce que ces pétitions n'étaient pas au dossier. Je suis convaincu qu'elles n'ont aucun caractère privé.

M. PELLETIER: Je prierai le chef du bureau de voir ce qui en est dès demain.

Nous sommes rendus à vendredi et je n'ai pas encore la réponse promise.

Le même soir, le ministre des Postes posait comme principe, se basant sur la jurisprudence parlementaire établie par l'ancien premier ministre, actuellement chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), que toutes les lettres adressées au département et marquées "personnelle", ne devaient en aucun cas venir devant la Chambre lorsqu'un député faisait une demande pour production de documents. C'est bien là le principe que mon honorable ami a posé.

M. PELLETIER: Sans le consentement de celui qui l'a écrite. Dans certains cas, j'avais des lettres marquées personnelles; j'ai écrit et j'ai obtenu la permission de les produire.

M. ETHIER: Eh bien, depuis mardi, je n'ai pas eu de réponse à ma demande de production des requêtes qui devaient être produites, et qui sont dans les mains du ministre ou en la possession du département.

Deuxième question. Dans le dossier qui m'a été remis au sujet de la destitution de M. Raymond, je constate qu'il y a une lettre marquée personnelle. Or, le ministre s'est trompé ou il a voulu nous tromper. Pourquoi cette lettre est-elle dans le dossier, puisqu'il est de principe de ne pas mettre devant la Chambre une lettre portant le mot "personnelle". La copie même que j'ai devant moi est marquée personnelle. Cette lettre est en date du 10 décembre 1913. Encore une fois, pourquoi est-elle dans le dossier? Je suppose que quand cela fait l'affaire du département on les met devant la Chambre, et dans le cas contraire on les retient.

Cette lettre a été déposée devant la Chambre le 6 mars dernier, et en voici le texte:

Montréal, 10 décembre 1913.

Personnelle.
L'honorable L. P. Pelletier,
Ministre des Postes,
Ottawa.

Mon cher ministre,

En réponse à votre lettre du 3 courant, je dois vous dire que celui que je vous recommande pour succéder à M. Raymond comme maître de poste de Ste-Scholastique, est M. Wilfrid Presseault. Je n'ai pas de doute que ce monsieur fera un excellent maître de poste.

Veuillez croire, monsieur le ministre, à l'expression de mes meilleurs sentiments.

Votre bien dévoué,
(Signé): G. A. Fauteux.

Ce monsieur Fauteux est celui qui n'a pas pu se faire élire parce qu'il ne savait pas même préparer un bulletin de présentation.

Maintenant, je désire attirer l'attention de la Chambre sur la procédure qui a été suivie pour la destitution du maître de poste de Sainte-Scholastique, chef-lieu du district de Terrebonne. Je pourrais peut-être rattacher cette destitution à l'intervention de

l'honorable député de Terrebonne, et si M. Nantel était ici, il pourrait nous donner des explications.

Dans la nouvelle rédistribution des sièges électoraux que l'on prépare en ce moment, il est question d'annexer tout ou partie des Deux-Montagnes au comté de Laval. Eh bien, j'accepte cette proposition, car je suis persuadé que je me tirerai bien d'affaire avec les braves gens de Laval. Mais il aurait été beaucoup plus simple de joindre mon comté à celui d'Argenteuil qui est mon voisin naturel. J'invite le député d'Argenteuil (M. Perley) à venir discuter cette question-là dans mon comté, et il en verra de toutes les couleurs.

M. PELLETIER: Il apprendra peut-être la manière de se faire élire par acclamation.

M. ETHIER: Maintenant, parlons de nos affaires, parlons de Sainte-Scholastique. Y a-t-il une règle pour Sainte-Scholastique et une autre pour Kamouraska? En est-il ici comme pour les banques, ce qui est juste pour Ontario ne l'est pas pour Québec.

Mais revenons à nos moutons, c'est-à-dire à la destitution de M. Raymond, et voyons dans quelles circonstances elle a été demandée. En 1896, le maître de poste du chef-lieu de Terrebonne était M. Antoine Fortier—ce que je vais raconter est une affaire historique dans le comté des Deux-Montagnes. M. Fortier était officier reviseur sous la loi de franchise électorale, et il avait été nommé sous M. Chapleau. M. Fortier était maître de poste, c'était aussi un chef conservateur dans le comté. En 1896, lorsque les libéraux vinrent au pouvoir, par respect pour son vieil âge, il fut gardé en place de 1896 à 1898, l'année de sa mort. A son décès, fut-il remplacé par un libéral? Non, monsieur le ministre. Vous connaissez bien Québec, mais vous connaissez moins le district de Terrebonne sur lequel vous pourriez être renseigné par votre collègue M. Nantel, le muet M. Nantel, qu'on ne voit jamais à la Chambre.

En 1898, nous avons nommé le notaire Forest, conservateur aussi, qui avait toujours travaillé contre le parti libéral. Il a gardé la position un certain temps et a démissionné pour être remplacé par son beau-frère, Vincent Fortier, toujours dans la même famille—encore un conservateur. Il a résigné pour des raisons que je ne veux pas dire ici, et le Gouvernement nomma sa sœur, Mlle Annie Fortier, pour le remplacer. En 1903, Mlle Fortier s'est mariée. Si je reppelle ces faits, c'est pour montrer au ministre des Postes que les libéraux n'ont pas agi par animosité, comme vous le faites contre les libéraux.

[.M Ethier.]

M. BLONDIN: Je prie l'honorable député de s'adresser au président et non pas au ministre.

M. ETHIER: Je vous demande pardon, monsieur, je croyais m'adresser au supérieur.

M. BLONDIN: C'est la règle parlementaire qui l'exige.

M. ETHIER: Lorsque Mlle Fortier s'est mariée, nous avons nommé M. Félix Raymond, un libéral celui-là. Mais remarquez-le bien, monsieur le président, nous n'avons destitué personne pour nommer M. Raymond. Depuis 1896 jusque-là, les maîtres de poste de Sainte-Scholastique furent des conservateurs, dont personne n'eût à se plaindre, parce qu'ils remplissaient bien leurs devoirs. Lorsque M. Félix Raymond fut nommé, la position était vacante et nous n'avons pas fait de destitution pour le placer. C'est un citoyen respectable qui n'a de défaut que d'être libéral.

Après les élections de 1911, les conservateurs ont réclamé sa destitution par la requête dont j'ai demandé la copie l'autre soir. M. G. A. Fauteux, aspirant député du comté des Deux-Montagnes, disait ceci le 19 novembre 1912, dans une lettre adressée au ministre:

Montréal, le 19 novembre 1912.

L'honorable ministre des Postes,
Ottawa.

Mon cher ministre,

Le bureau de poste du village de Sainte-Scholastique est actuellement sous la garde de M. Félix Raymond. Ce monsieur a reçu du parti libéral cette position, à raison des services signalés qu'il avait rendus à son parti, et il a été maintenu dans ses fonctions, grâce à sa participation constante depuis à l'organisation libérale dans le comté.

Je désire que ce bureau de poste soit confié à l'avenir à la garde de M. Wilfrid Presseault de Sainte-Scholastique.

Je compte donc que vous donnerez les instructions nécessaires pour qu'il soit fait droit à ma demande dans le délai le plus rapproché possible.

Veuillez me croire,
Votre bien dévoué,
(Signé): G. A. Fauteux.

Et pourtant, je n'ai jamais demandé la destitution de personne. Le 21 décembre 1912, le département écrivait ceci à M. Raymond:

Ottawa, le 21 décembre 1912.

Monsieur Félix Raymond,
Maître de poste,
Sainte-Scholastique (P.Q.).

Cher monsieur,

Vous êtes accusé d'avoir, depuis que vous êtes maître de poste, pris part aux élections fédérales et provinciales.

Je suis chargé par le département des Postes de vous demander si la chose est vraie.

Si l'accusation n'est pas fondée, je présume que vous n'aurez aucune objection à signer la déclaration solennelle ci-jointe, qui devra être reçue devant un juge de paix ou un notaire.

Si vous n'avez pas de juge de paix ni de notaire chez vous, la déclaration pourra être reçue devant le maire de votre paroisse.

Veuillez, s'il vous plait, nous envoyer une réponse sans délai.

Je demeure, cher monsieur,
Votre tout dévoué,
(Signé) : H. B. Verret,
Sous-ministre adjoint.

On remarquera que la formule est toujours la même. Cette déclaration imprimée me fut soumise, et je conseillai à M. Raymond de ne pas la signer, et de la renvoyer au département.

Voici la déclaration que M. Raymond a adressée au département:

Déclaration solennelle faite en vertu de la loi pour les serments extra-judiciaires.

Je, soussigné Félix Raymond, maître de poste de Saint-Scholastique (P.Q.), déclare solennellement:

1. J'ai été nommé maître de poste en l'année mil neuf cent sept;

2. Depuis ma nomination comme maître de poste, je n'ai pris aucune part active aux élections fédérales et provinciales. Je n'ai pas cabalé ni mené de voteurs aux polls ni offert ni donné de l'argent ou de la boisson et je n'ai pas, non plus, représenté aucun candidat au poll, excepté l'élection provinciale de juin 1908 où j'ai représenté un candidat, tard dans l'après-midi. Je n'ai pas, non plus, vérifié (chéqué) la liste à la porte d'aucun des polls. Je n'ai pas, non plus, pris part à aucun comité d'organisation; je n'ai pas adressé la parole pour aucun candidat et je n'ai pas interrompu aucun orateur public dans aucune assemblée publique.

3. Tout ce que j'ai fait a été de donner mon vote paisible.

En 1908 et aux élections tant fédérales que provinciales en 1911 et 1912, je me suis abstenu de voter.

Et je fais la présente déclaration la sachant vraie en mon âme et conscience et pour avoir la même vertu de l'Acte de la preuve en Canada.

Et j'ai signé,
(Signé) : F. Raymond.

On a ordonné ensuite une enquête. Le 30 décembre 1912, c'est-à-dire après avoir attendu un an, Mr. Bergeron fut nommé pour faire une enquête sur le cas de Raymond. On remarquera qu'il y a eu une quinzaine de cas comme celui-là. On destitua des maîtres de postes dont le salaire annuel était de $30 par année, et pour cela on employait M. Bergeron, comme commissaire enquêteur, avec des émoluments de $15 par jour, plus $3 par jour pour ses dépenses personnelles en outre des frais de voyage. Il en a coûté $75 pour destituer de pauvres diables qui avaient le malheur d'être des libéraux. Dans chaque cas, c'est toujours la même formule que le ministre emploi:

Vos émoluments seront de $15 par jour, en outre de vos frais de voyage réels et $3 par jour pour dépenses personnelles. Il ne sera pas nécessaire d'employer un sténographe ou un copiste; vous entendrez les témoins à charge et à décharge, et vous baserez votre rapport sur les témoignages.

Vous voudrez bien donner avis à M. G. A. Fauteux, avocat, 97 rue Saint-Jacques, Montréal, et au maître de poste intéressé de la date à laquelle vous procéderez à cette enquête.

Voici le rapport de M. Bergeron dans le cas de Saint-Scholastique, en date du 30 janvier 1913. M. Raymond avait été destitué en décembre 1912:

Montréal, 30 janvier 1913.

L'honorable L. P. Pelletier,
Ministre des Postes,
Ottawa.

Re Félix Raymond, maître de poste de Sainte-Scholastique, comté des Deux-Montagnes.

Monsieur,

Agissant en vertu des instructions reçues de vous le 30 décembre dernier, je suis allé à Sainte-Scholastique où, mardi le 28 courant, j'ai fait une enquête sur les accusations portées contre le maître de poste M. Raymond, accusé de partisannerie politique. J'avais avisé M. G. A. Fauteux, avocat, et M. Félix Raymond du jour et de l'endroit où je tiendrais cette enquête. J'avais assigné comme témoin M. Jean Baptiste Legault, Wilfrid Presseault et Guillaume Sauvé, tous trois du village de Sainte-Scholastique. Ces témoins ont juré que M. Raymond était un libéral en politique. M. Legault jure que M. Raymond a discuté politique chez M. Barcelo le soir de la votation en 1911, disant que le gouvernement Laurier allait rester au pouvoir aussi fort qu'il l'était avant les élections. Il jure aussi que M. Raymond est allé féliciter M. Ethier, député, après le jugement rendu au mois de juin 1912 le confirmant en la possession de son siège.

M. Guillaume Sauvé confirme ce que dit M. Legault quant au fait que M. Raymond a félicité M. Ethier après le jugement du mois de juin 1912. M. Félix Raymond qui est maître de poste depuis dix ans, dit-il, quoique très actif en politique, avant sa nomination comme maître de poste, jure de ne pas s'en être mêlé depuis ce temps-là. Il ne nie pas s'être rencontré avec M. Fauteux, le candidat conservateur, chez le régistrateur en 1911 pendant l'élection. et avoir exprimé son opinion. Il ne se rappelle pas la conservation avec Legault chez Barcelo, mais il ne peut pas nier ce qu'a dit Legault. Il n'y a pas de doute que M. Raymond, ancien chef libéral, a beaucoup modifié sa manière d'agir depuis qu'il est maître de poste, mais il ne s'est pas caché pour dire son opinion devant M. Fauteux, candidat conservateur, chez le registra-

teur de même que devant MM. Legault et Sauvé chez M. Barcelo.

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur.

(Signé) : J. G. H. Bergeron.

Les élections avaient eu lieu en 1911 et ce rapport n'est venu que deux ans après. Le 30 janvier 1913, M. Fauteux écrit au ministre comme suit:

Montréal, 30 janvier 1913.

L'honorable L. P. Pelletier,
Ministre des Postes,
Ottawa, Ont.

Mon cher ministre,

M. Bergeron qui a été chargé par vous de tenir une enquête à Sainte-Scholastique, au sujet des accusations de partisannerie politique portées contre M. Raymond, m'a communiqué le rapport qu'il vous adresse.

Auriez-vous l'obligeance de suspendre toute action dans cette affaire jusqu'au moment où je vous en parle de nouveau?

Veuillez croire à l'expression de mes meilleurs sentiments.

Votre bien dévoué,

(Signé) : G. A. Fauteux.

Depuis quand un juge a-t-il le droit de communiquer son jugement à quelqu'un avant de l'avoir adressé à l'autorité compétente? Nous avons vu cela une fois il n'y a pas longtemps, dans l'affaire des cabarets de nuit à Montréal; mais le juge Charbonneau a cassé le jugement des commissaires des licences.

Trouve-t-on un mot dans le rapport de M. Bergeron disant qu'il recommande la destitution de Raymond? Non, M. Bergeron a fait un rapport plutôt favorable. Mais c'est Sauvé qui s'est servi de ce rapport. Voici ce qu'il écrit au ministre le 16 décembre 1913:

Monsieur le ministre,

Je viens d'apprendre que la position de maître de poste est vacante. Je l'ai sollicitée maintes fois. Vous m'avez toujours répondu qu'elle n'était pas vacante, mais que ma demande serait prise en considération. J'espère recevoir une réponse satisfaisante, car l'un des principaux chefs du parti, dans le comté, m'avait promis que s'il changerait je l'aurais, donc c'est pour cela que je la sollicite de nouveau. Il y a longtemps que je suis du parti conservateur, je peux attendre qu'il m'appuie aujourd'hui comme ils me l'ont fait entendre depuis qu'on parle de changement.

Une réponse obligerait.

(Signé) : William Sauvé.

Le 28 novembre M. Fauteux, qui avait fait une enquête "ex-parte," transmettait au ministre la lettre suivante:

Mon cher ministre,

Sous pli veuillez trouver deux documents, l'un signé par M. Jean Baptiste Legault et l'autre par M. Wilfrid Presseault, tous deux électeurs de Saint-Scholastique, à l'effet d'établir que M. Ethier a fait de la cabale politique à l'occasion du fait que nous ne faisions rien pour destituer M. Raymond, le maître de poste actuel de Sainte-Scholastique.

[M. Ethier.]

Espérant que ces documents établieront les avancés que je faisais dans une lettre antérieure et vous justifieront de faire la destitution que je demande, je vous prie d'accepter l'expression de mes meilleurs sentiments.

Votre bien dévoué,

(Signé) : G. A. Fauteux.

Presseault et Legault sont de vieux rentiers qui ne vont jamais à Montréal, à moins qu'on ne paye leur dépenses, et on voit que leurs déclarations sont datées de Montréal. Les voici:

Montréal, 24 novembre 1913.

Le ou vers les derniers jours de mai 1912, alors que nous étions réunis, 3 ou 4 personnes, en face du palais de justice, à Sainte-Scholastique, M. Calixte Ethier, du village de Sainte-Scholastique, avocat et membre de la Chambre des communes, s'avança vers notre groupe et, sans aucun à-propos, s'adressa à M. Wilfrid Presseault qui faisait partie de notre groupe, et lui dit sur un ton ironique: "Vas-tu avoir le bureau de poste? Si tu l'as, tu ne le garderas pas longtemps. Le Gouvernement va changer dans six mois, et je n'attendrai pas un an ou deux, le lendemain tu seras mis dehors. Si j'étais à votre place, ce serait une affaire de vingt-quatre heures".

(Signé) : J. B. Legault.

Assermenté devant moi à Sainte-Scholastique ce 25 novembre 1913.

(Signé) : Narcisse Forest,
Notaire.

Montréal, 24 novembre 1913.

Le ou vers les derniers jours de mai 1912, alors que nous étions réunis, 3 ou 4 personnes, en face du palais de justice, à Sainte-Scholastique, M. Calixte Ethier, du village de Sainte-Scholastique, s'avança vers notre groupe, et sans aucun à-propos, s'adressa à M. Wilfrid Presseault qui faisait partie de notre groupe et lui dit sur un ton ironique: "Vas-tu avoir le bureau de poste? Si tu l'as, tu ne le garderas pas longtemps. Le Gouvernement va changer dans six mois et je n'attendrai pas un an ou deux, le lendemain tu seras mis dehors. Si j'étais à votre place, ce serait une affaire de vingt-quatre heures".

(Signé) : Wilfrid Presseault.

Assermenté devant moi à Sainte-Scholastique ce 25 novembre 1913.

(Signé) : Narcisse Forest,
Notaire.

Comme question de fait, je puis bien avoir dit cela; mais est-ce là une raison pour destituer M. Raymond? Ce n'était pas de sa faute.

Des caméléons politiques, il y en a partout, à Sainte-Scholastique comme à Québec. Dans tous les cas, Wilfrid Presseault est celui qui a décroché la timbale.

Voici toute l'histoire de la destitution de M. Raymond. Qui l'a demandée? André Fauteux, candidat battu. M. Bergeron n'avait pas recommandé la destitution, et son rapport en fait foi.

Je dis donc que la destitution de M. Raymond est une insulte à tout le comté des Deux-Montagnes, et spécialement à la paroisse de Sainte-Scholastique. Personne

n'ayant été destitué pour faire place à M. Raymond, il n'y avait donc pas lieu d'user de représailles à son égard. C'est une injustice criante dont les gens se rappelleront aux prochaines élections.

Je pourrais citer tous les bureaux de poste du comté. On sait que dans Deux-Montagnes il n'y a pas de patronage à exercer, et cependant, je n'ai jamais touché à un maître de poste, même ceux nommés avant 1896. En 1897, un bureau de poste fut installé à la côte Saint-Vincent, à la demande du public; le maître de poste Foisy ne remplaça personne, et cependant on l'a mis à la porte. Partout ça été une orgie de destitutions.

Maintenant, je veux parler d'un incident qui s'est produit ici, l'autre jour, alors que je n'étais pas présent, au sujet du maître de poste d'Oka. L'incident fut soulevé par le député de Rouville et le très honorable chef de l'opposition qui demandèrent au ministre s'il ne ferait pas quelque chose pour la veuve du maître de poste d'Oka qui avait perdu la vie dans l'automne de 1911, sur le lac des Deux-Montagnes, en transportant le courrier. Le député de Rouville rappelait au ministre que j'avais fait une demande à cet effet.

Je dois admettre que $1,000 ont été accordées à la veuve; mais mon ami avait raison; j'avais demandé la chose, et le ministre m'avait dit, dans le temps, qu'il était trop tard. Vous reviendrez plus tard, dit-il, et nous aviserons. Je n'ai pas oublié de le faire, et à la session de 1912, il y avait dans les crédits supplémentaires un vote de $1,000 accordées à la veuve.

On a parlé d'une lettre de remerciements, par la famille, adressée au ministre. C'est le député des Deux-Montagnes qui a fait la demande, et c'est le ministre qui reçoit les remerciements.

M. PELLETIER: Il est entendu que c'est vous qui l'avez donné.

M. ETHIER: Non, mais il est entendu que si je ne l'avais pas demandé, vous n'auriez rien donné. Au reste, ce n'est pas vous qui avez payé ces $1,000, c'est le pays. Si on croit que, avec ces mille piastres, on va obtenir des avantages politiques à Oka, on se trompe. En 1896, il n'y avait que quatre électeurs qui votaient libéral; mais en 1908, il y en avait 95, et il y en aura 150 à 200 aux prochaines élections. Ces mille piastres ne changeront pas la majorité libérale dans la paroisse de l'Annonciation d'Oka.

Je continue mon argumentation. Le ministre des Postes ajoutait, en réponse à l'honorable député de Rouville, qu'au lieu de lui donner une "compassionate allowance," il l'avait nommée maîtresse de poste. Mais il n'a pas dit, par exemple, qu'il lui avait enlevé le contrat de la malle, elle qui possédait un stock de chevaux et de voitures qui lui avait coûté de $1,500 à $1,800, pour donner ce contrat à un bon bleu.

Il y a plus, le ministre lui a enlevé ce que son garçon pouvait faire à la place de son père; il aurait pu continuer à remplir ce contrat, car le père était boulanger, et c'est le garçon qui menait la malle. Le ministre se vante qu'il l'a nommée maîtresse de poste, mais elle l'était auparavant.

M. PELLETIER: Non.

M. ETHIER: Ne jouez donc pas sur les mots.

M. PELLETIER: Pas du tout, c'était son mari qui était maître de poste.

M. ETHIER: Mais le bureau de poste était dans la maison de Mme Laberge et depuis quand était-elle séparée de son mari? Je vois le sourire sardonique du ministre, mais si jamais il vient à Oka, Mme Laberge lui dira: Vous m'avez ruinée. même en me laissant le bureau de poste. Comme maitresse de poste, elle reçoit $36 par année, mais on lui a enlevé le contrat du transport des malles de Oka à Como et de Como à la Trappe, contrat qui rapportait beaucoup plus. C'est cela que j'aurais dit l'autre jour si j'avais été ici, et je tiens à mettre ces faits devant la Chambre et devant les électeurs des Deux-Montagnes afin que tout le monde sache ce qu'il en est.

Maintenant, monsieur le président, je pourrais encore parler d'autres destitutions qui ont eu lieu dans le comté des Deux-Montagnes et notamment, à la côte Double, de M. Napoléon Lalonde; Emile Brazeau, de la côte Rouge, de Amédée Vaillancourt, de la côte Saint-Etienne, qui fut remplacé par M. Xavier Desjardins, de Louis Vermette, de la côte Saint-Vincent; N. Laviolette, du Petit-Brûlé; de M. Edmond Lalonde, de Saint-Benoit; de M. A. Labelle, de Saint-Canut-Est; de M. Edmond Lacroix, de Saint-Joseph du Lac et de Zéphirin Raymond, de Saint-Placide. On s'est acharné sur M. Zéphirin Raymond, parce qu'il avait le malheur d'être l'oncle du député des Deux-Montagnes.

Toutes ces destitutions sont mentionnées dans le rapport n° 44 du département du secrétaire d'Etat, produit le 22 janvier 1914.

Dans toute la correspondance concernant ces destitutions, c'est toujours le même M. Bergeron qui est commissaire enquêteur et qui reçoit des lettres signées L. P. Pelletier, lui disant qu'il aurait $15 par jour, en outre des frais de voyage, plus $3 par jour pour dépenses personnelles.

Devant les tribunaux ordinaires, et j'en appelle au substitut du procureur général pour le district de Montréal, M. Lafortune, on n'a jamais vu de compte semblable.

Monsieur le président, j'en reviens au cas de M. Zéphirin Raymond, de Saint-Placide, et j'affirme qu'on l'a persécuté jusque sur son lit de mort. Il avait offert sa démission, on ne l'a pas acceptée on a attendu qu'il fut rendu à l'hôpital, à Montréal, pour lui faire signifier sa destitution. Il était maître de poste depuis 44 ans. C'était le plus ancien maître de poste du comté. Il avait été un marchand important. Voilà ce que le ministre des Postes a fait dans le comté des Deux-Montagnes, et s'il y revient jamais, il y recevra une raclée comme celle qu'il y a déjà reçue et qu'il avait bien méritée.

M. PELLETIER: J'enverrai une copie du hansard dans le comté des Deux-Montagnes et à Mme Laberge pour qu'elle lise ce que l'honorable député a dit ce soir, et elle jugera.

M. ETHIER: Elle le sait.

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

La séance est levée à minuit et 35 minutes, samedi matin.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Samedi, 16 mai 1914.

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

L "INTERNATIONAL PURITY CONGRESS".

Le très hon. R. L. BORDEN (premier ministre) dépose sur le bureau de la Chambre le rapport des délégués nommés par le Gouvernement pour prendre part aux délibérations de l'"International Purity Congress" tenu à Minneapolis (Minnesota), du 7 au 12 novembre 1913.

—Monsieur l'Orateur, il semble qu'il n'a pas été publié de rapport officiel des délibérations de ce congrès, mais une revue américaine en a donné un compte rendu réputé exact dans une série de numéros; ce sont ces numéros, que l'on a fait relier, que j'ai l'honneur de déposer pour l'information de la Chambre.

DEPOT D'UN BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI MINIERE DU YUKON.

L'hon. W. J. ROCHE (ministre de l'Intérieur) demande à déposer un projet de loi (n° 200) portant modification de la loi minière du Yukon.

—Monsieur l'Orateur, nous avions rédigé un certain nombre d'articles portant modification de la loi minière du Yukon, mais la session étant fort avancée, nous avons cru devoir les laisser tous de côté, sauf un seul: c'est celui qui tend plus particulièrement à faciliter l'application de la loi actuelle. Sous le régime de cette loi, les claims appartenant à une même compagnie ou à des personnes liées entre elles par un acte de société déposé entre les mains du registraire minier, peuvent, quel qu'en soit le nombre, être groupés pour les objets de l'exploitation; mais le paragraphe 2 de l'article autorisant le groupement confère ce privilège aux grands propriétaires de claims, aux compagnies et associations incrites, mais c'est un avantage dont ne peuvent jouir les mineurs individuels dont les claims sont l'objet d'une exploitation collective. L'amendement étend la portée de la loi de façon à ce que les prescriptions relatives au groupement soient applicables aux groupes d'exploitants individuels aussi bien qu'aux compagnies et associations inscrites.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.)

1re LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (n° 197), déposé par M. T. J. Stewart, relatif au divorce de Robert-Markle Richardson;

Le 2e (n° 198), déposé par M. Schaffner, relatif au divorce de George-Andrew Crooks;

Le 3e (n° 199), déposé par M. Boys, relatif au divorce de Florence Merritt.

LES DEPOSANTS DES BANQUES FAILLIES.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): L'honorable député de Rouville (M. Lemieux) m'a demandé de recueillir pour lui certains renseignements au sujet de la banque du Peuple, de la banque Ville-

Marie et de la banque de Saint-Jean. J'ai constaté que la banque du Peuple a suspendu ses paiements en 1895, et qu'il n'y a jamais été nommé de liquidateur. Les directeurs furent autorisés par le chapitre 75 des lois de 1897 et par le chapitre 123 des lois de 1899 à liquider les affaires de cette institution. La loi de 1899 ratifia un arrangement aux termes duquel la banque devait payer cinquante-cinq cents par dollar à ses créanciers, et les dettes de la banque furent éteintes en conformité de cet arrangement. Il est impossible de savoir quel était le nombre des déposants.

Quant à la banque de Saint-Jean, je constate qu'au moment où elle suspendit ses paiements, en 1908, elle devait $301,000 à ses déposants ordinaires. Le liquidateur nous dit qu'il sera remboursé entre vingt et trente pour cent de ce montant, et il ajoute que le nombre des déposants était d'environ 3,000.

J'apprends qu'à l'époque où la banque Ville-Marie tomba en déconfiture, en 1899, les sommes déposées à cette institution se chiffraient à $1,504,665. Les déposants ont touché 17½ p. 100 de ce qui leur était dû. La liquitation est terminée et le liquidateur est mort. Il est impossible de savoir quel était le nombre des déposants. Je ne saurais fournir d'autres renseignements à mon honorable ami.

PERCEPTEUR DES DOUANES D'ANTIGONISH.

M. WM CHISHOLM: Le 16 mars la Chambre ordonnait le dépôt des documents suivants:

> Copie de toutes recommandations, protêts, pétitions et représentations reçus par le Gouvernement, ou quelque ministère ou quelque ministre, concernant la nomination du percepteur actuel de douane à Antigonish et de toutes lettres, dépêches et correspondance à ce sujet.

Hier, le ministère des Douanes faisait mine de se conformer à cet ordre de la Chambre en faisant déposer un "dossier" qui ne se compose que d'une lettre en date du 22 octobre 1913 et portant la signature de John McDougald, commissaire des douanes; cette lettre, adressée à Wm Chisholm, d'Antigonish (N.-E.), annonce à ce dernier qu'il a plu au ministre des Douanes d'autoriser sa nomination à titre de percepteur intérimaire de la douane à Antigonish (N.-E.), aux appointements de $1,100 par année. Je tiens à déclarer que je n'ai jamais reçu cette lettre, que je n'ai jamais été nommé à cet emploi-là et que je ne m'attends pas à être nommé à un emploi quelconque.

Ce dossier n'est assurément pas conforme à l'ordre de la Chambre. Je sais qu'il se trouve dans les liasses du ministère des Douanes des pétitions et des lettres portant sur la nomination que l'on a faite. Il y a une lettre qui vient du président de l'association conservatrice et dont la teneur m'est connue. L'ordre de la Chambre est conçu de façon à appeler le dépôt de toute correspondance et de tous documents en la possession de l'un quelconque des ministères, et la lettre en question devrait être déposée, car je sais que le président l'a écrite au nom de l'association conservatrice; c'est un document officiel et non pas une lettre privée ou confidentielle.

L'hon. J. D. REID (ministre des Douanes): Le dossier que j'ai déposé contient tous les documents officiels en la possession de mon ministère. S'il existe d'autres lettres, elles sont de nature privée et confidentielle, et m'appartiennent en propre.

M. CHISHOLM: J'exige que les autres ministères se conforment à l'ordre de la Chambre. Je suppose qu'il leur sera aussi permis de se dérober en alléguant la nature confidentielle des documents.

M. l'ORATEUR: Le député qui demande le dépôt d'un dossier doit se borner à s'expliquer de façon à être compris par le ministre.

M. REID: L'honorable député se plaignait l'autre jour de ce que l'on n'avait pas encore déposé le dossier par lui demandé depuis un certain temps. Je constate que ce dossier était transmis au secrétaire d'Etat et signalé à son attention. Hier, je déposais le dossier du ministère des Douanes, et ce matin même, je remettais au greffier celui du secrétaire d'Etat, qui est accompagné de toute la correspondance des autres ministères, si toutefois il en existe à ce sujet.

M. CHISHOLM: Le ministre voudra-t-il me dire s'il considère comme étant de nature privée un document portant quelque nomination à un emploi public, quand rien n'indique qu'il soit de nature confidentielle?

M. REID: Les documents ou les lettres que je reçois, c'est moi qui juge s'ils sont de nature officielle ou privée.

ADOPTION DU BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES GRAINS DU CANADA.

Sur proposition de l'honorable George E. Foster, le bill (n° 170) portant modification de la loi des grains du Canada est lu pour la 3e fois et adopté.

ADOPTION DU BILL PORTANT MODIFICATION DE LA LOI DES COMPAGNIES.

Sur proposition de l'honorable Louis Coderre (secrétaire d'Etat), le bill (n° 177) portant modification de la loi des compagnies est lu pour la 2e fois et la Chambre en fait l'examen en comité général, sous la présidence de M. Blondin.

M. LEMIEUX: Il me semble que le projet de loi tend principalement à autoriser l'emission de "share-warrants"; le ministre aurait-il l'obligeance de nous donner des explications à ce sujet?

M. CODERRE: Le mémorandum qui accompagne le bill en explique assez clairement l'objet, je crois. Voici ce qu'il y est dit:

Un "share warrant" est un certificat d'action transférable par tradition sans qu'il soit fait mention de son transfert dans les livres de la compagnie. Le warrant pourvoit généralement que lorsque la compagnie déclare des dividendes, elle doit en publier dans certains journaux un avis énonçant le taux et les époques auxquels ils seront payés et que le coupon de dividende attaché au warrant peut être encaissé à certaines banques. Lorsque paraît un avis relatif à un dividende particulier, le porteur du warrant peut présenter le coupon de ce dividende et en obtenir le paiement. Les share-warrants peuvent à toute époque être échangés pour des certificats d'actions ordinaires. Cet article fut primitivement décrété dans la Grande-Bretagne en 1867, et il est tiré sans changements importants de l'article 37 de la présente loi Impériale des Compagnies. Il est similaire aux article 61-69 de la loi des compagnies de l'Ontario. L'objet principal de cet article est de permettre à une compagnie d'émettre une espèce de valeur qui est peut-être la plus importante sur les marchés européens. Cette valeur est particulièrement populaire en France parmi les petits capitalistes, et la loi française rend le négoce des share-warrants plus facile. Il n'a été apporté à la loi impériale que certains changements de mots imposés par les nécessités de notre loi.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu pour la 3e fois et adopté.)

DISCUSTION DU BILL PORTANT REGLEMENTATION DES EXPLOSIFS.

M. CODERRE propose la 2e lecture du bill (n° 189) concernant la fabrication, l'épreuve, l'emmagasinage et l'importation des explosifs.

M. DEVLIN: Le ministre aurait-il l'obligeance d'expliquer l'objet de ce projet de loi?

M. CODERRE: En 1908, on appelait l'attention du Gouvernement sur la fréquence des accidents causés par les explosifs dans les chantiers de chemin de fer et dans les mines du Canada. Le docteur Haanel, directeur des mines, crut bon de charger M. Desborough, un des inspecteurs officiels d'explosifs, de procéder à une investigation à ce sujet. M. Desborough s'adressa aux ministres des mines provinciaux et visita divers chantiers de construction et des mines dans toute l'étendue du pays, et son rapport contient des faits très importants. En 1909, il y eut à Ottawa une conférence à laquelle assistaient le docteur Haanel, M. Desborough, des représentants des propriétaires de mines et des fabricants d'explosifs, ainsi que des délégués de quelques unions ouvrières du pays. L'assemblée écouta avec beaucoup d'intérêt la lecture du mémoire de M. Desborough, et, agissant d'après les recommandations de ce rapport, M. Templeman, ex-ministre des Mines, élabora un projet de loi qui fut soumis à la dernière session du Parlement. Le bill alla jusqu'au comité qui en étudia et en adopta dix articles, mais il fut impossible de faire adopter ce bill à cette session. Le Gouvernement actuel reconnaît qu'il s'agit là d'une chose très importante, et, l'année dernière, on prit des mesures pour soumettre à la Chambre un bill à ce sujet; mais, vu la longueur de la session, on n'y put parvenir. Le Gouvernement désire faire adopter ce bill au cours de cette session-ci. Les fonctionnaires du ministère et M. Desborough croient que l'adoption d'une loi de cette nature contribuerait à diminuer considérablement le nombre des accidents fatals résultant des explosifs bien que, naturellement, il soit impossible de les éliminer complètement. Pour donner à la Chambre une idée des risques courus par ceux qui font usage d'explosifs dans les mines ou dans la construction des chemins de fer, je prends la liberté de citer quelques chiffres empruntés à la "Gazette du Travail". Au cours de l'année 1912-1913, il y a eu en ce pays 92 accidents mortels causés par les explosifs; 19 dans les mines, 47 dans des chantiers de chemins de fer et 26 au cours de divers autres travaux. Nous croyons que si cette loi eût existé, un grand nombre de ces accidents ne se fussent point produits.

M. DEVLIN: Ce bill touche-t-il en quoi que ce soit aux lois provinciales.

M. CODERRE: Au cours de la session de 1911, avant que ce bill ne fût soumis au parlement par M. Templeman, il fut examiné par M. Newcombe, le sous-ministre de la Justice, dont voici l'opinion:

J'ai examiné le projet de loi concernant les explosifs, que vous m'avez fait tenir il y a quelques jours et que je vous renvoie ci-inclus.

Vous désiriez tout spécialement savoir si, dans mon opinion, le parlement du Canada avait, de par la constitution, le droit de passer une loi de cette nature. Le bill contient diverses dispositions qui, sans aucun doute, sont d'un caractère général, et d'autres, comme par exemple celles qui pourvoient aux précautions à prendre dans une fabrique d'explosifs, qui ont un caractère spécial. En ce qui concerne ces dispositions, et peut-être dans son ensemble, le bill couvre un champ qui prête à la discussion, mais je crois que, s'il est adopté par le parlement, en vertu des principes fondamentaux de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, tels que définis déjà par le comité judiciaire du conseil privé, ce bill sera reconnu comme une mesure législative ressortant légalement de l'autorité fédérale. Si le Gouvernement considère qu'il est opportun dans l'intérêt de la paix, de l'ordre et de la bonne administration du Canada d'adopter une telle mesure, je ne vois pas de raison de lui conseiller de s'en abstenir, pour aucune raison basée sur un doute concernant l'autorité constitutionnelle du Parlement, de promulguer une loi de cette nature.

Je puis ajouter que le ministre de la Justice partage les vues exprimées ci-dessus.

M. Newcombe doute que l'article 11, tel qu'il apparaissait à l'origine dans le bill, soit ou ne soit pas du ressort du Parlement. Mais cet article ne se trouve point actuellement dans le présent projet de loi, attendu qu'il en a été éliminé sur le conseil de l'honorable ministre de la Justice actuel (M. Doherty).

(La proposition est adoptée, le bill est lu pour la deuxième fois, et la Chambre se forme en comité général pour en étudier les divers articles, sous la présidence de M. Blain.)

Sur l'article 2 (interprétation).

M. CARROLL: Y a-t-il actuellement des inspecteurs nommés par le ministère des Mines pour s'occuper des explosifs?

M. CODERRE: Non, il n'existe actuellement aucune loi à ce sujet.

M. LEMIEUX: L'autre jour, j'attirai l'attention de mon honorable ami sur un accident très sérieux qui, il y a deux ans, s'est produit à Belœil dans une fabrique d'explosifs, et où dix personnes, je crois, furent tuées. En allant à Montréal et en en revenant, mon honorable ami peut voir sur l'île Perrot une autre fabrique d'explosifs. J'ignore quelle est cette fabrique, mais elle est située près de la voie du Pacifique-Canadien et de celle du Grand-Tronc, et, lorsque passent les trains, nombre de voyageurs expriment la crainte qu'un accident pourrait bien se produire à n'importe quel moment. Des étincelles de la locomotive peuvent amener une explosion dont les conséquences seraient des plus sérieuses. Je désire signaler cet état de choses à mon honorable ami, et lui rappeler que si ses inspecteurs ne prennent pas sur-le-champ des mesures efficaces pour faire éloigner cette fabrique des voies ferrées, le gouvernement sera tenu responsable de ce qui pourrait arrriver. Je ne dis pas que le gouvernement sera tenu responsable légalement, mais il le sera assurément moralement. Cette fabrique est située dans un endroit très dangereux. Notre province a déjà eu à souffrir de deux ou trois accidents de ce genre, et je crois qu'il est temps que l'on fasse disparaître ce danger.

M. CODERRE: Est-ce de la fabrique située sur l'île Perrot que parle mon honorable ami?

M. LEMIEUX: Oui.

M. CODERRE: M. Hudson, employé du ministère, me dit qu'elle appartient à la Canadian Explosives Company. Au paragraphe (j) de l'article 19, mon honorable ami verra que le Gouvernement aura, en vertu de cette loi, le pouvoir d'édicter des règlements dans des cas de cette nature. Ce paragraphe porte que

Le Gouverneur en conseil peut édicter des règlements pour l'établissement, l'emplacement et le maintien des fabriques et poudrières, et la fabrication et l'emmagasinage des explosifs.

M. LEMIEUX: Cette loi aura-t-elle un effet rétroactif ?

M. CODERRE: On peut adopter un arrêté en conseil privé dans un cas comme celui que vient de signaler mon honorable ami.

M. LEMIEUX: Il faudrait qu'il fût clairement établi que l'article en question a un effet rétroactif. J'aimerais à entendre sur ce point l'opinion de mon honorable ami le ministre de la Justice.

M. DOHERTY: Je ne vois aucune raison pour qu'il soit rétroactif. Nous ne saurions déclarer qu'une personne est coupable d'avoir eu une poudrière à un endroit quelconque, mais nous pouvons adopter un règlement portant qu'à l'avenir aucune poudrière ne saurait continuer d'exister dans une zone s'étendant à une certaine distance des voies ferrées, sans que pour cela la loi ait un effet rétroactif. L'adoption des règlements interdirait l'existence de poudrières à de telles places.

M. LEMIEUX: Je ne veux point nuire à la compagnie en quoi que ce soit, mais je crois que, dans l'intérêt public, mon honorable ami ne devrait pas permettre que cette fabrique continuât à exister tout à côté des voies ferrées. Une simple étincelle d'une locomotive pourrait causer une explosion et

conséquemment un désastre. Il y a eu à l'île Perrot, à Hull, à Belœil des explosions qui ont occasionné des pertes de vie. Cette poudrière sur la voie ferrée près de Vaudreuil est un danger constant pour tous ceux qui passent dans ces environs.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 3 (la présente loi ne doit pas s'appliquer au ministère de la Milice et de la Défense, ni au ministère des Affaires navales).

M. LEMIEUX: Qui est-ce qui réglemente le transport des explosifs en chemins de fer?

M. CODERRE: La Commission des chemins de fer a le pouvoir de passer des règlements.

M. LEMIEUX: J'entends dire que certaines compagnies de chemins de fer assument de grands risques et que l'on transporte même des explosifs sur des trains de voyageurs. Les règlements les plus stricts devraient être appliqués rigoureusement.

M. CARROLL: Je comprends très bien que ces ministères soient exceptés, mais je voudrais bien savoir s'il existe des règlements relativement au transport et à l'emmagasinage des explosifs appartenant au ministère de la Milice et à celui des Affaires navales?

M. CODERRE: Ces ministères ont leurs propres règlements qu'ils appliquent eux-mêmes.

M. CARROLL: Les règlements de ces ministères devraient être tout aussi stricts que ceux des mines. Dans les mines nous avons des experts en explosifs, et, même sous l'empire de la loi actuelle, les accidents sont relativement assez peu nombreux dans la Nouvelle-Ecosse où les travaux miniers se font sur une plus grande échelle que dans toute autre province. Dans les autres provinces, sur le nombre de ceux qui sont blessés dans les mines, 40 p. 100 le sont par des explosions, tandis que, dans la Nouvelle-Ecosse, cette proportion n'est que de 1 p. 100.

Sur l'article 4 (défense d'avoir des explosifs sans autorisation).

M. CARROLL: Le ministère a-t-il l'intention d'édicter des règlements déterminant ce qu'il entend par explosifs?

M. CODERRE: Oui.

Sur l'article 7 (permis).

M. DEVLIN: Cet article, s'il est adopté, mettra-t-il fin à la nécessité qui existe actuellement de s'adresser aux différentes autorités provinciales afin d'en obtenir des permis pour établir des poudrières dans une localité quelconque.

M. CODERRE: Les provinces auront encore le droit de légiférer dans la limite de leurs pouvoirs. Ceci ne s'appliquera point aux cas auxquels pourvoit déjà la loi provinciale mais aux autres cas qui tomberaient évidemment sous la juridiction de ce parlement.

M. DEVLIN: L'article 7 de ce bill est ainsi libellé:

Le ministre peut délivrer des permis pour fabriques ou poudrières, et personne ne doit fabriquer, ni en entier ni en partie, ni emmagasiner des explosifs si ce n'est dans des fabriques et poudrières autorisées.

Dans les statuts revisés de la province de Québec, l'article 1269 est ainsi conçu:

Toute personne tenant une poudrière pour l'emmagasinage de la poudre, ou qui vend et garde en vente quelque quantité de poudre doit obtenir un permis à cet effet du percepteur du revenu.

L'article 1270 porte:

Les poudrières sont construites de la manière et aux endroits déterminés pour chacune de ces poudrières par le lieutenant-gouverneur en conseil, avec le consentement du conseil de la municipalité dans les limites de laquelle cette poudrière est située; et aucun permis n'est accordé pour tenir une poudrière à moins qu'elle ne soit construite conformément à un arrêté du lieutenant-gouverneur en conseil.

L'article 1268 est ainsi libellé:

Le mot "poudrière" signifie toute construction employée à l'emmagasinage ou à la garde d'une quantité quelconque de poudre dont le poids dépasse vingt-cinq livres.

Il me semble qu'il y a contradiction entre les règlements provinciaux et ceux que nous sommes en train d'adopter ici. Si l'article 7 est adopté, une personne désirant établir une poudrière s'adressera au ministre fédéral, et lorsqu'elle voudra établir cette poudrière dans la province de Québec, elle s'apercevra que le permis délivré par le ministre est virtuellement nul, vu qu'elle devra se conformer aux dispositions des articles 1269 et 1270 de la loi de Québec. En outre, elle verra que, d'après l'article 92, paragraphe 16, de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, parmi les matières attribuées aux législatures des provinces se trouvent:

Généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province.

J'appelle l'attention du ministre sur le fait qu'une poudrière située dans la province de Québec est absolument soumise à la loi que je viens de lire et ne devrait être l'objet

d'aucune loi ou règlement du parlement fédéral. Je ferai aussi remarquer que les parties les plus intéressées dans cette mesure législative sont les municipalités en cause, et le ministre leur enlève toute protection.

M. LAMARCHE: Mon honorable ami remarquera aussi que certaines municipalités ont aussi des règlements à ce sujet. Et il me semble que, quand une compagnie veut exploiter une fabrique d'explosifs ou une poudrière, elle doit être tenue de se conformer à ces règlements.

M. DEVLIN: Si je comprends bien, cette compagnie devra obtenir la permission de la municipalité avant même de pouvoir s'adresser au lieutenant-gouverneur en conseil. L'article 1270 de la loi de Québec est ainsi conçu:

> Les poudrières sont construites de la manière et aux endroits déterminés pour chacune de ces poudrières par le lieutenant-gouverneur en conseil, avec le consentement du conseil de la municipalité dans les limites de laquelle cette poudrière est située.

Les municipalités sont fort bien protégées actuellement, mais je crois que sous l'empire de la loi proposée par le ministre elles perdraient cette protection.

M. DOHERTY: Il ne saurait être question du droit de la province d'exiger des permis pour des affaires de cette nature. Mais elle possède ce droit en vertu du pouvoir qui lui a été donné dans le but de se créer un revenu, le pouvoir d'émettre des permis. Mais il s'agit ici de l'importation, de la fabrication et de l'emmagasinage d'explosifs, en vue d'obvier à des dangers qui existent dans toute l'étendue du Canada par suite de la présence d'explosifs. Il n'est assurément point question de toucher en quoi que ce soit aux règlements que la loi provinciale autorise une municipalité à adopter pour sa propre protection, mais il s'agit d'une disposition générale que les autorités provinciales peuvent regarder comme supplémentaire. S'il est nécessaire, nous pourrions ajouter à ce bill un article spécifiant que ses exigences ne sauraient dispenser de la nécessité de se conformer à un règlement local quelconque.

M. DEVLIN: Je serais d'avis que le ministre ajoutât à l'article 7 quelque chose comme ceci:

> Le ministre peut, subordonnément aux lois et règlements des provinces, émettre des permis...

Et ainsi de suite. Cela ferait disparaître la difficulté.

M. DOHERTY: Cela pourrait avoir pour effet de nous enlever le droit d'émettre aucun permis. Ce que l'on propose, c'est que l'intéressé obtienne deux permis—l'un de nous et l'autre de la province. Au moyen de son permis la province a le droit de percevoir un revenu, tandis que ce bill n'est point une mesure législative dans le but de créer un revenu, mais bien une mesure de protection générale. Evidemment, la province a le pouvoir de faire des règlements et d'imposer des conditions pour l'obtention d'un permis. Je crois que ce qu'il y a de mieux à faire serait, non pas d'ajouter quelque chose à cet article, mais d'insérer un autre article déclarant que les dispositions de cette loi ne s'appliqueront point de manière à dispenser qui que ce soit de l'obligation de se conformer aux exigences des lois locales sur ce sujet.

Sir WILFRID LAURIER: Mais ce n'est pas tout. Ce bill a pour objet de protéger le public. Dans tous les cas, c'est l'intention des législatures provinciales. Elles ne veulent pas qu'une poudrière soit établie dans aucune localité sans le consentement des autorités municipales. Il y a des municipalités où il serait très dangereux d'avoir des poudrières, et, conséquemment, la loi qui soumet cette question au consentement des municipalités paraît sage. Il vaudrait mieux que nous disions aussi qu'une poudrière ne pourrait être établie aucune part sans le consentement de la municipalité.

M. DOHERTY: Notre intention n'est pas de nous mettre en contradiction avec la loi provinciale. J'avais eu la même idée que l'honorable chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), mais j'ai pensé que si nous mettions dans ce bill un article exigeant le consentement de la municipalité cela pourrait rendre notre loi sujette à des oppositions. Nous pourrions très difficilement légiférer au sujet des conditions locales au point de vue de la protection d'une municipalité quelconque. Je suis porté à croire que si c'était là le seul but, alors toute la question pourrait être réglée par les provinces. Mais notre intention est de faire une loi s'appliquant aux conditions générales qui existent partout, sans s'occuper de la présence d'une municipalité, laissant aux provinces leur pouvoir et leur droit de faire des règlements spéciaux dans des localités spéciales. Par exemple on a proposé d'insérer dans ce bill une disposition défendant l'établissement d'aucune poudrière à une certaine distance d'une ville ou d'un village. Mais après considération

nous avons pensé qu'il valait mieux laisser aux autorités municipales, agissant en vertu de l'autorité provinciale, le soin de décider à quelle distance d'une ville une fabrique de poudre sera considérée dangereuse, parce que ce qui pourrait être nécessaire à l'égard d'une ville ou d'un village, pourrait pour une raison ou pour une autre ne pas l'être à l'égard d'un autre endroit. Ainsi que je l'ai dit, nous ne désirons pas par cette loi relever aucune personne des obligations imposées sur elle pour la protection du public. Nous voulons seulement faire une loi qui soit d'application générale dans les endroits où la législature provinciale peut ne pas avoir droit de légiférer, ou dans tous les cas, d'une application générale suffisante pour protéger le public contre les dangers qui peuvent résulter d'une poudrière. Ainsi que je l'ai dit, je crois que l'on pourrait obvier à toutes les objections en ajoutant dans le bill une clause générale disant que rien dans cette loi ne relevera aucune personne des obligations qui peuvent lui être imposées par les lois d'une province, ou par les autorités municipales agissant en vertu de cette loi.

M. DEVLIN: Je comprends que dans la clause que mon honorable ami propose d'ajouter, l'article 1271 de la loi de la province de Québec, dont l'honorable chef de l'opposition vient de parler, sera protégé. Cet article est ainsi rédigé:

Tout conseil municipal désirant, pour des raisons valables, éloigner de ses limites ou transporter d'une partie de son territoire à un autre, une poudrière en existence, aura le droit d'ordonner ce déplacement en payant à la compagnie ou aux personnes qui sont propriétaires de cette fabrique une indemnité qui sera déterminée par des arbitres nommés par les parties intéressées, subordonnément à la décision du trésorier provincial.

M. DOHERTY: Cet article donne pouvoir à une municipalité de faire transporter d'un endroit à un autre une poudrière, afin de protéger les citoyens de la municipalité. La clause que je veux ajouter peut être facilement rédigée de façon à respecter cet article de la loi provinciale ou toute autre disposition similaire ordonnée par la législature ou par la municipalité.

M. CARROLL: Je désire appeler l'attention de la Chambre à l'alinéa (g) de l'article d'interprétation, qui est ainci conçu:

Poudrière signifie et comprend tout édifice, magasin, construction ou autre endroit dans lequel on garde des explosifs, autres que pour l'usage d'une mine ou d'une carrière dans une province qui a pourvu par ses lois à l'inspection efficace des mines et carrières.

[M. Doherty.]

Cet article me paraît exclure l'inspection des explosifs dans les mines de la Nouvelle-Ecosse, parce que nous avons dans cette province une loi efficace pour l'inspection des mines et carrières. Dans le peu de temps que j'ai pu consacrer ce matin à l'étude des statuts revisés de la Nouvelle-Ecosse, je n'ai pu découvrir qu'ils contenaient aucune loi s'appliquant à l'inspection des explosifs employés dans les mines. Le ministre comprendra immédiatement que si la loi reste telle qu'elle est, elle empêchera l'inspection des explosifs dans les mines ou près des mines de la province de la Nouvelle-Ecosse, et je ne crois pas que cela serait désirable.

M. SHEPHERD: Je ferai remarquer à l'honorable député que dans toutes les lois concernant la réglémentation des mines de charbon, il est défendu d'avoir des explosifs emmaganinés dans aucune mine. Autant que je puis comprendre cet article, il n'empêche pas le gouvernement provincial de la Nouvelle-Ecosse d'adopter des règlements comme ceux dont parle l'honorable député.

M. CARROLL: Je comprends cela parfaitement.

M. SHEPHERD: Les règlements concernant les mines portent ordinairement sur l'usage et l'emmagasinage d'explosifs dans les mines, et il n'y a rien dans cet article qui empêche l'adoption de tels règlements par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

M. CARROLL: Je comprends cela. Je disais que le Gouvernement aurait pu peut-être avoir l'intention d'exclure les mines de la Nouvelle-Ecosse et si telle est son intention et que ce bill pourra dire cela, très bien; mais bien que cette province n'ait aucune inspection efficace des explosifs, le projet de loi actuel ne s'appliquera pas à elle. J'admets avec l'honorable député de la Colombie-Anglaise que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse peut faire des règlements et des lois très stricts. Mais je veux savoir si c'est l'intention du département d'exclure de l'opération de cette loi les mines de la province de la Nouvelle-Ecosse. Tel serait l'effet d'après l'interprétation que je donne à ce paragraphe.

M. CODERRE: Mon honorable ami a parlé de l'usage d'explosifs dans les mines et de l'inspection de ces explosifs. Les mots "usage d'explosifs" ont été retranchés autant que possible du bill afin de prévenir tout conflit d'autorité avec les provinces qui ont déjà des lois réglemen-

tant l'usage d'explosifs. Sur les chemins de fer, les canaux ou autres travaux de construction non compris dans les lois des mines des provinces, le Gouverneur en conseil pourra faire des règlements concernant l'emploi de ces explosifs, de nature à protéger la vie des ouvriers employés à ces travaux, et aussi le public en général.

M. CARROLL: Le mot "poudrière" est défini ici et il exclut de cette loi les entrepôts ou magasins dans ou auprès d'une mine où les autorités provinciales ont établi une inspection efficace de telles mines et carrières. L'endroit où ces explosifs seraient emmagasinés près d'une mine dans la Nouvelle-Ecosse ne serait pas alors appelé une poudrière, et ne tomberait pas sous l'autorité de cette loi.

M. MACDONALD: Je crois que le pouvoir d'inspection des conditions dans lesquelles les explosifs sont emmagasinés dans ou près de la mine dans notre province est donné à l'inspecteur général des mines dans les pouvoirs généraux qui sont contenus dans la loi concernant la réglementation des mines. Je sais que dans toutes les régions minières il y a des poudrières spéciales dans des mines ou près de là. Je voulais demander à mon honorable ami si ce projet de loi avait été soumis aux autorités minières des différentes provinces.

M. CODERRE: Oui, il l'a été.

M. MACDONALD: Et qu'ont-elles dit?

M. CODERRE: M. Hudson, un des fonctionnaires du département, est allé consulter les ministres des mines des différentes provinces. Il a vu M. Duncan, le sous-ministre des mines de la Nouvelle-Ecosse, qui a approuvé le projet qu'on lui a soumis, qui est substantiellement la loi présentement devant le comité.

M. MACDONALD: Je suis porté à croire comme l'honorable député de Cap-Breton que ce bill ne s'appliquera pas aux mines de la Nouvelle-Ecosse.

M. CARROLL: D'après la définition du mot "poudrière" ce projet de loi ne s'appliquera pas aux mines de la Nouvelle-Ecosse. Les fonctionnaires qui l'ont rédigé l'ont-ils fait intentionnellement ou non?

M. CODERRE: Je ne crois pas que cet article fasse de distinction pour la Nouvelle-Ecosse; il s'applique à toutes les provinces.

M. SHEPHERD: Si je comprends bien la chose, l'honorable député prétend que ce bill n'intervient pas dans les règlements concernant les poudrières près des mines, mais cette exemption pourrait donner droit au propriétaire d'une houillère d'établir une poudrière qui serait en conflit avec cette loi. Est-ce là l'intention? Je crois avec l'honorable député que l'on devrait mettre une disposition disant qu'aucune poudrière ne sera établie dans une houillère à moins qu'elle ne soit en conformité avec la loi fédérale.

M. CARROLL: Les houillères sont exemptées telle que la loi est présentement.

M. SHEPHERD: Je comprends cela.

M. CARROLL: Est-ce l'intention du département d'exempter les poudrières et magasins contenant des explosifs près des mines des effets de cette loi? Si le département a de bonnes raisons pour que la loi soit faite ainsi, très bien, mais je désire savoir si une erreur n'a pas été commise lorsqu'on a préparé cette loi?

M. CODERRE: Je ne le crois pas.

M. CARROLL: Est-ce l'intention du ministre d'exempter les mines?

M. SHEPHERD: Près des houillères et des mines dans lesquelles on met un approvisionnement d'explosifs pour la journée seulement et qui peuvent être situés plus près des villes et des habitants que la loi fédérale le permet.

M. CARROLL: Mon inquiétude est que les lois de la Nouvelle-Ecosse ne s'appliquent pas dans ce cas-là.

M. CODERRE: Alors ce paragraphe ne s'appliquera pas.

M. CARROLL: C'est ce que je dis; dans la Nouvelle-Ecosse, bien que nous n'ayons pas de loi exigeant l'inspection des explosifs, nous avons une loi concernant l'inspection efficace des mines et carrières. Le ministre de la Justice est du même avis que moi, et conséquemment, le mot "poudrière" ne s'appliquera à aucune des provinces où il existe une inspection efficace des mines et forêts, mais pas d'inspection, efficace ou non, au sujet des explosifs. C'est là probablement une subtilité légale.

M. DOHERTY: Je ne sais pas si je comprends bien mon honorable ami. Veut-il dire que la poudre et les explosifs dont on se sert dans les mines de la Nouvelle-Ecosse seront exempts de toute inspection dans le projet de loi actuel, vu les dispositions de la loi provinciale. Est-ce là ce qu'il dit?

M. CARROLL: L'honorable ministre voudrait-il bien suivre avec moi la définition du mot "poudrière"?

Poudrière signifie et comprend tout édifice, magasin, construction ou tout autre endroit dans lequel on garde des explosifs, autres que pour l'usage d'une mine ou d'une carrière dans une province qui a pourvu par ses lois à l'inspection efficace des mines et carrières

—Non pas pour l'inspection efficace des explosifs mais pour l'inspection efficace des mines et forêts. Si la province de la Nouvelle-Ecosse n'a pas de loi pour l'inspection des explosifs, l'emmagasinage des explosifs près d'une mine ne serait pas compris dans le mot "poudrière".

M. DOHERTY: Je crois que l'objection est juste et nous pourrons couvrir ce cas-là en ajoutant après le mot "carrière," dans la douzième ligne, les mots "ou les explosifs qui y sont utilisés".

M. CODERRE: Je propose que les mots "ou les explosifs qui y sont utilisés" soient ajoutés après le mot "carrière" dans la douzième ligne de la page 2, article 2.

(La motion est adoptée.)

M. HENDERSON: Le ministre voudrait-il nous renseigner au sujet de l'inspection dans la province d'Ontario? Cette province a-t-elle déjà une inspection efficace, ou est-ce l'intention d'appliquer ce bill à la province d'Ontario?

M. CODERRE: J'ai ici une lettre de M. Miller, géologiste provincial d'Ontario, relativement aux explosifs, dans laquelle il dit:

La loi des mines d'Ontario réglemente seulement l'emmagasinage et l'usage des explosifs dans les mines. Il n'y a pas de règlements concernant la fabrication ni de statistiques donnant la quantité employée.

La fabrication des explosifs est une question de commerce, et il est permis de les acheter et de les vendre. Ils sont sujets à la surveillance et à la juridiction du gouvernement fédéral. Dès qu'ils sont apportés à une mine pour y être utilisés, les règlements adoptés par la législature provinciale s'appliquent.

Il y a déjà quelque temps que nous croyons que le gouvernement fédéral devrait avoir une loi concernant la fabrication et la vente d'explosifs au Canada, vu les nombreux accidents qui résultent des explosifs.

M. HENDERSON: Je ne voulais pas parler de l'usage des explosifs aux mines, mais sur des travaux en général, par exemple à une carrière. Je voudrais savoir si nous devons avoir recours à ce bill dans ces cas-là, ou s'il y a une loi de la province d'Ontario règlementant l'usage d'explosifs employés aux travaux en général. Je mentionne ceci parce que je sais personnellement ce qui se passe. De fait, je suis intéressé, et je crois que c'est pour moi la manière la plus facile de savoir ce qu'est la loi sur ce point. Je dirai en passant que dans la définition du mot "explosif" je ne vois pas qu'on mentionne l'explosif que l'on appelle "rack-a-rock", un explosif très employé dans les carrières. Il m'est impossible de découvrir dans la définition donnée par la loi, spéciale ou générale, si le "rack-a-rock" est compris.

M. CARROLL: C'est une espèce de fusée?

M. HENDERSON: Oui, de la forme d'une chandelle romaine.

M. CARROLL: Je crois que cet explosif serait compris dans cette définition.

M. HENDERSON: C'est possible. Le rack-a-rock est virtuellement non explosif, à moins qu'on ne le heurte, et je ne crois pas qu'il offre aucun danger en emmagasinage. On le considère comme explosif très inoffensif, et de manutention très facile. Je n'ai jamais entendu parler d'accidents provenant de son usage. On l'emploie très largement.

M. CODERRE: En réponse à la première question de l'honorable député sur l'emmagasinage et l'emploi des explosifs dans les carrières, je crois, après avoir lu la lettre de M. Miller, que ce bill embrassera ce point; et je crois qu'il est aussi compris dans les règlements d'Ontario. Quant à l'autre question de mon honorable ami, le rack-a-rock est fabriqué par une maison de Sherbrooke. J'ai une lettre écrite par M. White, de cette compagnie, au sujet du bill. Elle démontrera la raison de certain amendement qu'on trouvera à l'article 7. Voici la lettre:

Je représente deux compagnies, dont la principale est celle qui manufacture l'explosif connu sous le nom de rack-a-rock. Cet explosif a plusieurs avantages sur ceux qui sont fabriqués par le trust. Une des principales raisons de ceci, c'est qu'il est absolument inoffensif jusqu'au moment même de son emploi. Il consiste, lors de son expédition de la manufacture, en deux parties, l'une liquide et l'autre solide, celle-ci ayant la forme d'une poudre fine. Ces deux substances peuvent être expédiées par petite vitesse comme toute autre marchandise, car elles ne sont pas explosives tant qu'elles ne sont pas mélangées dans les proportions voulues.

L'utilisateur peut acheter du rack-a-rock sous cette forme dans divers endroits où il est très difficile de se procurer de la dynamite par suite des grands dangers qu'offre le transport de ce dernier produit. Vous verrez dans la loi proposée, article 1, sous-article E, qu'il est dit:

"Manufacture" comprend et signifie tout bâtiment, tout structure ou endroit où la manufacture ou toute partie du procédé de manufacture d'un explosif se fait, et tout bâtiment ou endroit où tout ingrédient d'un explosif est emmagasiné pendant la fabrication.

L'article 7 stipule:

Le ministre pourra donner des permis pour les manufactures et les magasins, et personne ne manufacturera, soit en tout ou en partie, ou

n'emmagasinera d'explosifs, sauf dans les manufactures ou magasins autorisés.

Je crains que d'après la rédaction de ces deux articles on puisse prétendre que l'endroit, entre autres, où un cultivateur qui veut faire sauter des souches mélange le solide au liquide, est une manufacture; il ne pourrait donc pas le faire, sauf dans les conditions prévues par la loi. Une interprétation de ce genre mettrait mes deux compagnies en faillite. Mes clients me disent que lors d'une audience accordée par l'ancien Gouvernement aux manufacturiers d'explosifs, alors qu'on se proposait de rédiger une loi, on leur avait promis que la loi serait rédigée d'une façon très large aux débuts. Dans la loi telle que rédigée, il n'y a pas du tout de latitude. On m'informe que la loi anglaise contient une clause en vertu de laquelle on peut déclarer par ordre en conseil qu'un explosif n'est pas un explosif selon la signification de la loi.

On a amendé ce bill de façon à prévoir les cas dont parle M. White, et cet amendement se trouvera dans le paragraphe 2 de l'article 7, comme suit:

2. Nonobstant toute disposition contenue dans cette loi, le Gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre basée sur le rapport écrit du sous-ministre et accompagné de certificats de l'inspecteur en chef et du chimiste en chef des explosifs approuvant les parties constitutives et le produit explosif complet, permettre que les parties non explosives d'un explosif autorisé, venant de manufactures ou de magasins autorisés, soient assemblées et mélangées à l'endroit ou près de l'endroit d'emploi; et tel endroit ne sera pas considéré comme manufacture ou comme magasin selon la portée de cette loi.

M. HENDERSON: Je crois que je le comprends.

M. LAMARCHE: Je comprends que tout en ayant un explosif non dangereux comme le rack-a-rock, on l'envisagerait soit dans le transport, soit à la manufacture ou au magasin, absolument comme s'il était très dangereux. Mon honorable ami vient de lire une lettre de l'avocat de la compagnie de Rack-a-Rock, M. White, et je vois qu'elle se reporte aux lois anglaises sur les explosifs. Les lois anglaises reconnaissent plusieurs degrés d'explosifs, c'est-à-dire que les degrés sont définis non pas selon la force explosive du produit, mais selon les dangers qu'ils offrent dans le transport. Il y a différentes sortes d'explosifs au Canada et aux Etats-Unis. D'aucuns sont très puissants, mais ils n'offrent absolument aucun danger dans le voiturage. D'autres sont moins puissants, mais très dangereux à transporter, surtout lorsqu'il se produit un choc. D'autres ne peuvent pas exploser sans l'intervention d'une capsule de percussion ou d'un détonateur. Je ne sais pas s'il ne serait pas bien d'inscrire dans notre loi un classement des explosifs; c'est-à-dire appliquer des dispositions très rigoureuses à quelques-uns, et se montrer plus généreux envers d'autres. Je m'accorde avec mon honorable ami de Halton (M. Henderson) sur ce point.

M. CODERRE: L'honorable député ne croit-il pas que ce point soit compris dans le paragraphe (a) de l'article 18 touchant les règlements?

Le Gouverneur en conseil pourra faire des règlements—

(a) pour le classement des explosifs, et pour définir la composition, la qualité et le caractère des explosifs.

M. LAMARCHE: Oui, mais ceci s'appliquerait aux termes du certificat à donner aux différentes catégories d'explosifs. Je désire demander au ministre par quelle procédure les règlements du bureau des explosifs sont appliqués au pays? Je comprends que ces règlements, bien que je ne discute pas leur mérite, sont faits et modifiés aux Etats-Unis, et que nous n'avons absolument aucun empire sur leur portée. Si vous voulez réglementer un chemin de fer pour le transport des explosifs, il vous renverra toujours aux règlements faits par le bureau des explosifs. Je voudrais savoir si ces règlements sont applicables au Canada comme suite d'une entente conclue entre les compagnies de chemins de fer, ou s'ils tombent sous la loi des chemins de fer ou de règlements faits en vertu de cette loi. Je n'ai jamais pu l'expliquer.

M. CODERRE: Conformément à la loi des chemins de fer, la commission des chemins de fer a établi des règlements pour le transport des explosifs.

M. LAMARCHE: Mais ces règlements sont les mêmes que ceux du bureau des explosifs, venant d'un corps américain. Quel empire exerçons-nous sur ces règlements dans leur facture et dans leur modification?

M. CODERRE: Le bureau des explosifs est un corps américain siégeant à New-York. Il a ses propres règlements, mais ils ne s'appliquent pas ici.

M. LAMARCHE: Si vous vous adressez à un chemin de fer, on vous répond qu'il faut vous conformer aux règlements de ce corps américain. Je ne m'oppose pas à ces règles, mais je voudrais avoir des lois quelconques émanant de notre propre gouvernement, de façon à exercer quelque juridiction sur leur portée. Je ne discute pas leur mérite, mais il est singulier d'avoir à se soumettre à des règlements sur lesquels nous n'avons aucun empire.

M. CODERRE: Je ne vois pas pourquoi nos gens seraient forcés d'observer ces règlements des Etats-Unis, à moins qu'ils ne

s'appliquent à des marchandises expédiées des Etats-Unis. Nous avons nos propres règlements, adoptés par la commission des chemins de fer en vertu de la loi des Chemins de fer relatifs aux transports dans notre pays.

Sur l'article 8 (permis d'importation).

M. ARTHURS: Cet article aura probablement une portée qui n'a pas été prévue par les parrains de la loi. La clause d'interprétation dit:

...et comprend les feux d'artifice, fusées, fusées volantes, capsules à percussion, détonateurs, cartouches, munitions de toute description.

Puis l'article 8 dit:

Le ministre pourra donner des permis pour l'importation des explosifs autorisés.

Il me semble que cela pourrait comprendre les cartouches de petit calibre et interdire l'importation des cartouches, même par les visiteurs, sans permission. Cela constituerait une forte entrave. Dans le paragraphe (*j*) de la clause d'interprétation, les cartouches de sûreté signifient les cartouches à fusil, à carabine, à pistolet, à révolver et autres petites armes, dont la douille peut être extraite du canon après le tir. Je suggèrerais que les mots "autres que les cartouches de sûreté" fussent insérés dans l'article 8 après le mot "permis", de façon qu'il se lût:

Le ministre pourra donner des permis pour l'importation des explosifs autorisés, et personne n'importera d'explosif autre que les cartouches de sûreté au Canada sans tel permis.

M. CODERRE: Il n'y a pas d'objection à l'adoption de cette proposition.

(L'article 8 est adopté tel qu'amendé.)

M. CARROLL: Le gouvernement a-t-il l'intention de nommer des inspecteurs locaux dans les centres où l'on emploie beaucoup les explosifs?

M. CODERRE: Cela semble une bonne idée, mais je ne saurais dire dès maintenant si le sous ministre des Mines y a songé.

M. CARROLL: Un fonctionnaire demeurant à Ottawa ne serait pas en mesure d'inspecter les explosifs dans les mines de la Colombie-Anglaise ou de la Nouvelle-Ecosse.

M. CODERRE: J'y penserai.

M. CARROLL: Avant la 3e lecture du bill, je demanderais au ministre de donner à l'article 20 l'attention qu'il mérite.

M. DOHERTY: Je propose que le bill soit amendé par l'addition des mots suivants, comme article 27:

[M. Coderre.]

Personne ne sera relevé par cette loi de l'obligation de se conformer aux exigences de toute loi de permis ou autre loi, ou règlement d'une province ou d'une municipalité qui auront été légalement promulgués au sujet de l'emmagasinage, de la manutention, de la vente, ou traitant des explosifs, ni d'aucune responsabilité ou pénalité imposée par telle loi ou tel règlement sur toute infraction à iceux.

(L'amendement est adopté.)

M. HENDERSON: Un accident sérieux s'est produit il y a quelques années à Essex-centre par suite du transport des explosifs en chemin de fer. Je ne suis pas actuellement en mesure de dire quelles sont les dispositions de la loi des Chemins de fer sur ce point, mais je verrai le ministre et lui demanderai d'étudier cet aspect avant qu'on dispose du bill en définitive.

(Il est fait rapport du bill.)

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

Le bill (n° 191) relatif à de nouvelles avances à la commission du port de Montréal, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles.

(Présidence de M. Blondin.)

Sur l'article 1er (titre abrégé.)

M. LEMIEUX: J'approuve la mesure présentée par mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries. Je suis heureux d'apprendre que les commissaires du port sont revenus au travail après leur tournée dans les divers ports d'Angleterre. J'ose espérer que mon honorable ami a compris, lorsque j'ai parlé de leur absence il y a quelques semaines, que je n'avais pas l'intention d'attaquer leur conduite, car je suis obligé de dire qu'en termes généraux ces commissaires suivent la trace de leurs prédécesseurs; et chacun sait que leurs prédécesseurs ont très efficacement dirigé les travaux du port de Montréal. L'honorable ministre a lui-même souvent déclaré que s'il lui avait été possible de les maintenir en fonctions, il aurait été trop heureux de le faire. Je comprends que la saison de navigation de 1913 a été signalée par plusieurs entreprises importantes dans le port de Montréal. On a fait quelque travail sur le chemin de fer riverain, du ruisseau Molson au quai Racine. Mon honorable ami pourra sans doute nous donner un aperçu de ce qui a été fait dans ce sens. On a terminé

deux hangars à marchandises permanents au quai Tarte, ainsi que l'élévateur n° 2 et son système de transporteurs au centre du port. Je désirerais savoir quelles additions on a mises à l'élévateur n° 1, et quelle superficie de terre on a desséchée pour le bassin de radoub et les chantiers maritimes. On m'a appris qu'on a construit, l'an dernier, de nouveaux quais, en coffrage réglementaire, avec substruction et superstructure complètes.

Mon honorable ami pourra nous dire en résumé ce qui a été fait sur ce point. J'aimerais aussi savoir quel est le parcours des voies dans le port proprement dit et jusqu'ou on doit prolonger les voies cette année. On me dit que les commissaires ont enlevé des travaux provisoires à l'île Moffat, et qu'on a aussi poussé la construction de ce qu'on appelle le quai industriel à la Pointe-aux-Trembles. Ce quai industriel doit-il être utilisé par une compagnie privée, ou est-il affecté au service du public? Je crois savoir que l'on a commencé la construction de deux hangars sur les quais de haut niveau, sections 24 et 25. Mon honorable ami voudra-t-il nous informer si l'on doit continuer, cette année, les travaux de ces hangars, et si l'on doit travailler durant l'hiver aussi bien que durant l'été, dans le but d'expédier la besogne? Mon honorable ami pourra aussi nous renseigner sur la grue électrique du quai Alexandra et sur le pavage des quais. Ce travail est il terminé, et s'il ne l'est pas, à quelle époque s'attend-on à le finir? Il reste encore quelques quais de bois dans le port de Montréal. Je désirerais savoir s'il entre dans le programme du ministère de changer ces quais en bois en quais en béton? Je désirerais aussi quelques renseignements sur l'augmentation et l'amélioration de l'outillage de construction et d'exploitation. Quant au dragage du port, j'aimerais que mon honorable ami me donnât la liste de paye, et me dît combien d'hommes y sont employés et comment on achète les matériaux?

Tous savent que le port de Montréal est peut-être le centre le plus important de notre régime entier de transports. Il est devenu virtuellement le port national du Canada, en se trouvant à la tête de la navigation océanique. Quelques chiffres démontreront son importance par rapport à notre régime de transports. La quantité totale de grain manœuvré dans les élévateurs de la commission du port de Montréal, depuis huit ans, à l'exclusion du grain manutenté par l'élévateur du Grand-Tronc et par d'autres élévateurs locaux, indique ce qu'un outillage amélioré a rendu possible. Les chiffres sont indiqués dans le tableau qui suit:

Quantité totale de grains portés ou déposés.

Année.	Boisseaux.
1906	944,321
1907	1,078,289
1908	8,661,350
1909	11,691,071
1910	21,526,727
1911	21,007,164
1912	25,561,655
1913	44,000,000

Ce chiffre de 1913 montre par son énormité ce que peuvent accomplir de nos jours, dans la manutention de nos grains de l'Ouest, les perfectionnements auxquels on est parvenu.

Voyons maintenant quelle a été la somme totale des grains reçus au Grand-Tronc et aux élévateurs de la commission du port. Je n'ai parlé que des grains auxquels le Grand-Tronc n'a pas touché. La quantité totale qui en a été reçue au Grand-Tronc et aux élévateurs de la commission du port, y compris les élévateurs flottants, qui disparaissent lentement mais sûrement, monte à 62,562,549 boisseaux, dont 53,351,388 boisseaux ont été exportés, en augmentation de 15,551,388 sur le chiffre de 1912, qui était de 37,800,000.

L'entretien du chenal a une grande importance. Jusqu'ici, les matieres qui en ont été extraites par les dragues de la commission du port, à l'aide, pour la plus grande partie, de dragues appartenant à l'Etat, ont servi à l'établissement de jetées et à rendre utilisables pour la commission du port certains terrains.

Le tableau qui suit indique, pour 1912 et pour 1913, la profondeur moyenne mensuelle des eaux du port sur la route que suivent les navires:

	1913.	1912.
Mai	35′ 8″	35′ 5″
Juin	33′ 3″	35′ 10″
Juillet	31′ 8″	32′ 0″
Août	30′ 9½″	30′ 11″
Septembre	30′ 4″	30′ 8″
Octobre	30′ 6″	30′ 8″
Novembre	31′ 5″	32′ 2″

A l'occasion de ces chiffres, que mon honorable ami me permette de lui rappeler ce qu'à dit, d'après le "Montreal Daily Mail" d'il y a quelques semaines, M. Andrew Allan, dans un discours qu'il prononçait devant la puissante association dont il est le président, je veux dire la Shipping Federation. Ce discours a été fait à l'occasion de la réélection de M. Andrew Allan. Il y est fait mention du rapport de M. Ar-

thur Surveyer, membre de la Société canadienne des Ingénieurs civils, sur les niveaux d'eau du port de Montréal. M. Allan a dit:

J'ai eu l'occasion l'année dernière de faire allusion à l'abaissement probable des eaux du fleuve par suite d'une mise à exécution du projet de canal d'égout de Chicago. J'appelle maintenant votre attention sur un rapport de M. Arthur Surveyer, qui traite de cette affaire. Qu'il me soit permis de dire que le gouvernement fédéral a nommé, pour faire enquête et rapport sur toute la question, une commission composée de M. Haskell, doyen de l'université Cornell, de M. Forneret, surintendant du chenal, et de l'hydrographe en chef Stewart.

Dans son rapport sur la profondeur de l'eau du chenal du Saint-Laurent, M. Surveyer dit:

C'est au mois de novembre 1911 que l'on a trouvé l'eau la plus basse; pendant ce mois-là, le niveau est descendu à moins de 28 pieds dans un chenal qui est censé en avoir trente. Il est évident que nous sommes encore loin du chenal à 35 pieds et, avec une rétrogression constante de la surface la plus basse, il faudra, avant d'obtenir un chenal de 35 pieds, faire probablement plus que des dragages.

M. Surveyer dit ensuite être convaincu que, pendant le cours des quarante dernières années, la surface des eaux du chenal à son niveau le plus bas a baissé de deux et demi à trois pieds, et que cette baisse s'est, à proprement parler, entièrement produite dans les vingt-cinq dernières années. Il assigne trois causes à cet abaissement: le défrichement des terres du bassin du Saint-Laurent, l'élargissement, par le dragage, des sections régulatrices du fleuve, et la dérivation que le grand canal d'égout de Chicago opère vers le Mississipi d'un volume considérable d'eau qui autrefois s'écoulait vers la mer par la voie du Saint-Laurent.

J'ai lu avec attention le rapport de M. Surveyer, et il est effroyable de penser que le niveau du fleuve peut subir de nouveaux abaissements, de façon à mettre en danger peut-être les intérêts de la ville de Montréal et de faire souffrir sérieusement la navigation entre cette ville et Québec. J'espère que mon honorable ami donnera à la Chambre le bénéfice des informations les plus récentes dont il dispose à ce sujet et fera reprendre courage aux citoyens de Montréal. La nouvelle de l'impossibilité où se trouvent les deux nouveaux bâtiments de la ligne Allan, le "Calgarian" et l'"Alsatian", de monter jusqu'à Montréal, a produit une pénible sensation chez les expéditeurs, non seulement dans cette ville, mais dans le pays en général. Après les millions et les millions que l'on a dépensés à outiller le port de Montréal et à draguer le chenal entre cette ville et Québec, ce serait mille fois dommage si ce point stratégique de notre système de transports allait maintenant être mis en danger. Je ne veux pas retarder l'expédition des affaires de la Chambre, et je présente simplement ces remarques dans le but d'obtenir de mon honorable ami quelque assurance que sous ses soins le port de Montréal sera bien gardé.

M. HAZEN: Je tâcherai de donner à mon honorable ami les renseignements qu'il demande touchant les commissaires du port, le travail qu'ils ont fait l'année dernière, ce qu'ils se proposent de faire cette année et, en général, toutes les informations qu'il sollicite, et à bon droit, dans le moment. Mon honorable ami a fait à juste titre allusion à l'énorme augmentation du volume des affaires qui se traitent dans le port de Montréal. Il est juste de continuer cette œuvre, et c'est pour de nouvelles améliorations dans l'outillage du port que ce bill a été présenté. L'objet de ce bill est d'assurer aux commissaires du port une autre avance de 9 millions pour défrayer les ouvrages devenus nécessaires en raison de l'énorme développement du trafic dans ce port, qui est le grand entrepôt du Canada. Ce développement a de fait été très rapide, comme on peut s'en rendre compte par une mention de la recette. En 1909, la recette totale provenant de toute source, se montait à $687,772; elle était en 1912 de $1,049,311 et, en 1913, de $1,361,964. De plus, comme l'a fait observer mon honorable ami, il y a eu pendant ces trois années une énorme augmentation de la quantité totale des grains qui ont passé par les mains de la commission: de 565,355 boisseaux qu'était cette quantité en 1904, elle s'est trouvée être en 1913 de 43,349,291 boisseaux. L'augmentation sur 1912 a été en 1913 de 17 à 18 millions de boisseaux; et c'est là une indication des perfectionnements apportés à la manutention des grains dans ce port.

M. LEMIEUX: Quelles sont les apparences dans le moment?

M. HAZEN: Cela dépend pour beaucoup de la récolte de l'Ouest.

M. LEMIEUX: On me dit qu'il y a là à l'heure qu'il est plus de grain que l'on n'y peut fournir.

M. HAZEN: Avec les moyens mis présentement à la disposition des commissaires, ils pourront fournir à tous les besoins. Pour ce qui est de la quantité qui va sortir du port pendant l'année, cela dépend pour beaucoup de la récolte à venir au Nord-Ouest cet été. Chacun est bien aise d'apprendre que les apparences sont magnifi-

fiques. L'accroissement du volume des affaires en 1913 a été très encourageant, et cet accroissement sera encore plus marqué avec les facilités additionnelles que l'on va créer. On espère que, grâce à des facilités, la recette atteindra 2 millions à la fin de 1917, et, sans l'imposition de droits de tonnage. Les prix que la commission fait payer soutiennent fort avantageusement la comparaison avec ceux des Etats-Unis dans les ports rivaux. Il me sera bien permis de lire un court extrait du rapport des commissaires et quelques passages de celui de l'ancienne commission relativement à cette affaire. Dans leur rapport de cette année, les commissaires disent:

Nonobstant que sur la fin de la saison le commerce ait remarquablement langui et que, par suite, l'on ne se soit pas attendu à un accroissement bien considérable du tonnage du port, les commissaires ont la satisfaction de pouvoir annoncer pour l'année dernière un splendide résultat en tant que la marine marchande est concernée. La recette dépassant de beaucoup celle de toute autre année antérieure comme on le peut voir dans les états ci-annexés et qui portent sur les dix dernières années.

J'ai ici le dernier rapport qu'a fait l'ancienne commission, c'est-à-dire MM. Stephens, Ballantyne et Geoffrion, et il ne serait pas mauvais, je pense, de faire mettre aux Débats un ou deux passages de ce rapport, pour l'édification de la Chambre. A la première page, MM. les commissaires disent:

Il est peut-être pardonnable de rappeler ici le projet de développements autorisés par le gouvernement canadien pour un agrandissement progressif du port de Montréal et qui a eu l'approbation des plus hautes autorités en matières de transports.

Citons à ce propos les paroles de M. Calvin Tomkins, de New-York: "Je crois à l'heure présente que, malgré l'inconvénient des glaces en hiver, Montréal n'en offre pas moins le plus bel exemple de ce que l'on peut accomplir de nos jours dans l'aménagement d'un port de mer".

En ce qui regarde le volume des affaires mensuelles, le port de Montréal tient le deuxième rang parmi les grands ports de l'Amérique du Nord. Sans imposer des droits de tonnage aux navires, avec un tarif moitié moindre qu'il n'était il y a vingt-cinq ans, avec une réduction en six ans de 50 pour 100 dans les frais de manutention des affaires de transit, le port de Montréal, bien qu'au début de son développement et encore loin de réaliser les possibilités économiques dont il est susceptible, est en mesure de prendre sur un modeste revenu de quoi payer tous ses frais d'entretien, d'exploitation et l'intérêt de toutes les sommes consacrées à son développement.

Ce développement du port national du Canada se fait donc à l'aide de fonds empruntés au trésor national, et l'intérêt sur ces fonds se paye avec les revenus du port,

Ses limites ont été reculées, et le peuple du Canada possède maintenant, à titre de propriétaire, 16 milles de terrains qui de chaque côté du fleuve s'étendent le long de ses bords.

Non seulement il a été fait un effort pour répondre aux besoins des grands intérêts de la navigation, mais il a été donné aux chemins de fer du pays un accès aux hangars et aux navires; les compagnies de camionnages ont aujourd'hui le moyen d'atteindre aisément l'entrepôt qu'il y a dans les limites du port. Des plans ont en outre été dressés en vue de faciliter à nos manufactures l'accès du port en utilisant les voies ferrées que l'on y a établies.

Il a donc été apporté jusqu'à un certain point une solution à l'un des problèmes les plus considérables qui intéressent les transports, en ce que, sur un seul point, se trouvent réunies toutes les commodités que peuvent offrir au trafic les rails, le fleuve et la rue, avec possibilité d'assembler une cargaison avec économie et diligence.

Passant à la page 249, voici ce que l'on trouve sous le titre de Généralités:

Bien que déjà il ait été fait quelque chose pour outiller le port de Montréal d'une manière qui convient à son importance comme tête de la navigation océanique, il faut ne pas oublier qu'il reste encore de nombreuses et importantes questions à résoudre. Dans la poursuite de ce but, il sera bon de maintenir l'autorité de ceux qui l'administrent de façon à leur permettre de traiter avec justice et impartialité toutes les compagnies ou particuliers qui ont à s'en servir. Le personnel de l'administration devra comprendre que les places et l'avancement se donnent à ceux qui les ont mérités par de loyaux services, et que nulle autorité extérieure ne peut nommer, avancer ni démettre un fonctionnaire du port.

Ce rapport est très intéressant, et ceux qui prennent intérêt au développement du port de Montréal feraient bien de le lire.

La question de faciliter à Montréal le mouvement des marchandises dans le port a été il y a quelques années soumise à une commission d'ingénieurs consultants. Cette commission a présenté en 1909 un rapport énonçant un programme complet de travaux à exécuter, et, l'année suivante, une loi autorisant l'avance de 6 millions en vue d'un commencement de réalisation de ce programme. Des plans et devis pour ouvrages estimés à $5,242,207 ont aussitôt été dressés, soumis et approuvés.

En 1912, l'on obtenait de ce Parlement l'autorisation d'une nouvelle avance de 6 millions et, comme précédemment, certains travaux devant coûter 12 millions étaient approuvés.

M. LEMIEUX: Quelle est actuellement la dette du port?

M. HAZEN: Jusqu'au 31 mars dernier, il avait été avancé à la commission $9,150,706. Le port avait alors une dette au sujet de laquelle je me procurerai les chiffres pour mon honorable ami. Le reliquat disponible au commencement de l'exercice était

donc de $2,849,294 et, par suite des progrès accomplis dans les divers travaux à exécuter, cette somme sera toute employée avant la fin de l'exercice. Les 9 millions de l'avance proposée sont regardés comme suffisants pour faire face à tous les besoins d'ici à 1918, et il n'est pas jugé nécessaire que la dépense excède 3 millions par année.

Pour répondre aux besoins du trafic qui se présente au port de Montréal, il sera nécessaire d'entreprendre et de compléter, s'il est possible, pendant l'année 1914, un agrandissement de la série d'élévateurs qui s'y trouvent. Il s'agirait d'ajouter à l'élévateur n° 1 une allonge d'une capacité de 14 millions de boisseaux et de rendre en même temps plus facile le déchargement.

Il faudra aussi cette année ajouter à celles qui existent d'autres voies ferrées dans la mesure que l'exigent les besoins d'un trafic qui va en s'augmentant. L'immédiate entreprise de construction de hangars additoinnels s'impose également afin de fournir aux nécessités sans cesse croissantes des différentes lignes de paquebots. Pour plus d'exactitude, je dirai à mon honorable ami que, pour 1914, le programme à exécuter est à peu près comme il suit:

Elévateurs à grains	$ 800,000
Voies ferrées	282,674
Quai Victoria et bassin du marché	293,000
Entrepôts pour marchandises de transit	477,990
Entrepôt rue Beaudry	200,000
Section 24 à 30 des quais sur rive	764,789
Dragages et remplissages	284,738
Pavages et voies sur les quais	150,000
Pour améliorations à l'emplacement du bassin à flot, section de l'Est, en bas du courant Sainte-Marie	165,000
Améliorations et outillage en général	200,000
Entrepôts permanents au quai Tarte	28,474
Quai de la Pointe-au-Trembles	130,000
Chemin et égout de Saint-Lambert à Longueil	100,000
Acquittement d'obligations exigibles	200,000
Matériel du service du trafic	192
Le passage souterrain de la rue Aylwin	50,000
Dépenses imprévues	47,660
Total	$3,674,517

Quant à ce qui a été fait au cours de l'année dernière, je signalerais à l'attention de mon honorable ami le rapport de la commission pour l'année expirée le 31 décembre 1913, lequel n'a pas encore paru dans le rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. Dans notre rapport de cette année, nous avons inséré celui de la commission pour l'année précédente. Ce rapport, que j'ai à la main, est arrivé tout récemment au bureau. En ce qui regarde le progrès des travaux du port, peut-être ne pourrais-je faire mieux que de donner lecture à mon honorable ami de quelques passages pris ici et là dans ce rapport. MM. les commissaires disent à la page 11:

Travaux du port.

La commission a eu du bonheur cette année dans les travaux qu'elle a entrepris; aucun accident grave dans le port; main-d'œuvre satisfaisante, et la saison la plus avantageuse que nous ayons eue encore en ce qui concerne le service.

Les voies de la commission sont terminées le long du fleuve, depuis le ruisseau Molson jusqu'au quai Racine, sur un plan élevé.

Deux hangars permanents pour marchandises en transit ont été parachevés et ouverts au trafic sur la jetée Tarte.

L'élévateur de la commission du port n° 2 et son système de transporteurs dans tous les compartiments de la partie centrale du port, a été maintenu en activité durant toute la saison avec un plein succès.

L'élévateur de la commission du port n° 1, situé dans la partie du port la plus favorable pour la réception et la livraison du grain, a été maintenu en pleine activité durant la saison, bien qu'une annexe d'une fois et demie sa contenance actuelle fût en construction.

Les travaux à l'emplacement de la cale sèche, y compris le grand bassin à flot "Duke of Connaught", et une grande étendue de terre rapportée pour le chantier de construction, ont été avancés.

De nouveaux murs de quai reposant sur des caissons du type reconnu, avec superstructure en béton, ont été complétés sur une longueur totale de 2,200 pieds, et 2,000 pieds additionnels ont été en partie construits.

Une longueur d'à peu près quatre milles de voie ferrée a été établie, et un autre mille, amélioré et posé de nouveau.

L'enlèvement des ouvrages artificiels à l'île Moffat a été grandement avancé et son heureuse influence sur le rapide de Sainte-Marie était très marquée vers la fin de la saison.

Un des ouvrages neufs les plus importants qu'on ait entrepris a été la construction d'un grand quai industriel à la Pointe-aux-Trembles.

Un autre ouvrage neuf mis en train a été la construction de deux hangars pour marchandises en transit sur les quais à cloison étanche, de haut niveau, sections 24 et 25.

Un nouvel engin élévatoire électrique, avec ponts, se reliant aux étages supérieurs des hangars sur le quai Alexandra, a été construit pendant la saison.

D'importants travaux de pavage sur les quais ont été complétés et les passages ont été grandement améliorés.

On a commencé à reconstruire le tablier des quais en bois dans la partie centrale du port, y substituant du béton sur cette partie des murs de quai qui émergent à l'étiage.

D'importantes additions et améliorations ont été faites au matériel d'exploitation et de construction de la commission du port.

Suivent les indications détaillées dont il serait trop long de donner lecture à la Chambre. Mon honorable ami a, d'autre part, demandé des renseignements quant aux ateliers et chantiers qui forment partie de l'établissement. Je vois qu'il en est question à la page 33 du rapport:

Atelier et chantier de construction.

L'atelier de machines et le chantier de construction, situés sur le quai Mackay, sont amé-

nagés spécialement en vue de la construction et de l'entretien du matériel de dragage et de construction.

L'atelier est une ancienne construction en bois, mais bien pourvue d'excellents outils et machines. Il s'y trouve aussi une excellente forge et une excellente chaudronnerie, toutes deux outillées pour la construction et la réparation.

Le chantier de construction est très commodément situé en vue du halage, comme de la construction et de la réparation des navires.

Depuis 1910, toute la machinerie des deux dragueurs a été construite, aussi bien que la coque et la machinerie d'une grue flottante, d'un remorqueur et de huit grandes allèges.

Les travaux ordinaires d'entretien et de réparation de la flottille de la commission ont été bien et économiquement exécutés au cours de l'année.

Mon honorable ami m'a questionné au sujet des dépenses effectuées sur les voies ferrées de la commission du port jusqu'à la fin de 1913. Les chiffres sont indiqués en détail, mais la longueur totale de voie est donnée comme étant de 37.3042 milles, soit de 37 milles ¼. Puis mon honorable ami s'est informé à l'égard du nombre d'hommes qui ont été employés. Je relève un tableau indiquant le maximum et le nombre des ouvriers employés directement par la commission du port au cours de la saison de 1913. Le nombre maximum a été de 1,979, et le nombre moyen de 1,283. Ils se répartissent comme suit:

	Moyenne.
Construction de quais, etc.	610
Maintien, nettoyage, enlèvement de la glace, etc.	58
Chantier du port, charpentiers, forgerons, etc.	25
Scierie et remise à bois, scieurs et manœuvres.	26
Atelier des machines, machinistes, forgerons, etc.	74
Chantier de construction, charpentiers, journaliers, etc.	85
Flottille de dragueurs, équipages des dragueurs, remorqueurs, etc.	297
Elévateurs à grains, contremaître et manœuvres.	76
Elévateurs flottants, contremaître et manœuvres.	22
Réparation et maintien des hangars.	10
Total.	1,283

Les débours imputables sur le capital s'élèvent à $2,461,794.62. Voici la liste des principales améliorations qui ont été exécutées:

Dragage du port.	$252,742 61
Immeubles.	99,671 35
Quais, jetées et bassins.	779,052 80
Matériel.	90,544 09
Ateliers et bâtiments.	14,924 12
Voies ferrées.	118,007 52
Hangars permanents.	190,100 70
Elévateurs électriques.	31,213 49
Elévateurs à grains.	884,437 93

Le 31 décembre 1913, la dette de la commission, sous forme de débentures, s'élevait à $21,542,000, dont $1,672,000 payables au public, et $19,850,000 payables au gouvernement fédéral. Le taux moyen de l'intérêt sur ces débentures était de 3.344 p. 100.

Le niveau de l'eau dans le port est chose de la plus grande importance. Mon honorable ami (M. Lemieux) se souvient probablement que, l'an dernier, je me fis autoriser par le Parlement à nommer une commission qui serait chargée d'étudier l'effet du dragage opéré dans le fleuve Saint-Laurent sur le niveau de l'eau dans le port de Montréal. Furent nommés membres de cette commission, Dean Haskell, qui a eu une longue expérience de la conduite d'opérations de cette nature sur le Mississipi, W. J Stewart, chef du service hydrographique, et M. Forneret, surintendant des travaux sur le chenal Saint-Laurent. On espérait que le rapport serait prêt pour discussion au Parlement cette session, mais la besogne était plus complexe qu'on ne l'avait prévu, et le rapport ne sera pas prêt avant la prochaine session. Nous disposerons alors de données positives, qui nous mettront à même de décider ce qu'il y a lieu de faire. Si l'on constatait que les travaux en voie d'exécution dans le chenal maritime ont l'effet de réduire le niveau de l'eau dans le port de Montréal, alors la question de l'établissement de travaux de dérivation en vue de retenir l'eau devra être considéré sur-le-champ, car ce serait de nature à nuire au mouvement du commerce à Montréal, et c'est d'une très grande importance pour le Dominion.

M. LEMIEUX: Les explications de l'honorable ministre sont très satisfaisantes. Quelle proportion des travaux exécutés dans le port de Montréal est exécutée directement par la commission, et quelle proportion par des gens du dehors? Est-il fait appel de soumissions pour tous travaux qui ne sont pas exécutés par la commission?

M. HAZEN: Tout le travail s'exécute sous la direction de la commission; mais en vue de la construction des derniers hangars, il a été fait appel de soumissions, et l'entreprise a été adjugée au soumissionnaire pour la somme la plus basse. Le dernier élévateur a été construit d'après le principe adopté par le Pacifique-Canadien dans la construction de ses élévateurs. On charge une firme respectable de constructeurs d'élévateurs d'exécuter les travaux, moyennant le prix de la main-d'œvre et des

matériaux, plus une commission comme rémunération de ses services. L'ancienne commission a construit un des élévateurs suivant cette méthode. Je ne suis pas bien sûr, pour ma part, que ce soit le meilleur parti à prendre. La commission du port de Québec a récemment fait appel de soumissions et conclu un marché moyennant une somme totale de... et je me demande si cette manière de faire n'est pas plus satisfaisante. J'en ai causé avec M. Ballantyne, qui est un esprit très pratique, et il est d'avis que, sous ce régime, le travail s'exécute dans d'excellentes conditions en qu'en fin de compte on est plus satisfait; et puisqu'une grande compagnie comme le Pacifique-Canadien, qui se montre très méthodique dans tout ce qu'elle fait, a adopté ce procédé en vue de la construction de ses élévateurs, c'est une forte présomption en faveur de l'excellence de ce procédé. Tous les travaux du port sont exécutés par la commission, sauf dans cette partie du chenal du Saint-Laurent qui traverse le port, et la dépense dans ce cas est imputée sur les crédits votés pour l'approfondissement du chenal du Saint-Laurent.

M. LEMIEUX: La dette du port de Montréal est actuellement de 19 millions?

M. HAZEN: Oui.

M. LEMIEUX: De combien sera-t-elle si le présent projet de loi est adopté?

M. HAZEN: Elle dépassera probablement ce montant d'ici quatre ans, et la dette sera alors de 28 millions.

M. SINCLAIR: Sera-ce assez pour finir d'aménager le port de Montréal?

M. HAZEN: Je ne le pense pas. Si le pays continue à se développer, il va nous falloir travailler sans cesse à l'amélioration du port de Montréal. Le progrès de notre pays se mesure en grande partie par le mouvement des affaires dans le port de Montréal. Si les installations actuelles ne sont que suffisantes en vue du mouvement actuel des affaires, alors dès que le pays se développera, ces installations devront être augmentées. Je ne doute pas que, quel que soit le gouvernement au pouvoir, la commission ne demande au Parlement de lui faire des avances, en vue de tenir le port de Montréal au courant des progrès. J'ai le sincère espoir qu'il en sera ainsi.

M. SINCLAIR: Nous serons tous heureux si cela se produit. Toutefois, je n'aimerais pas voir se répandre l'idée que le Gouvernement doit être tenu responsable de toutes les dépenses dans ces ports. En améliorant le port de Montréal, nous augmentons la valeur de toutes les maisons privées, de tous les établissements d'affaires, de toutes les propriétés de la ville, et la cité de Montréal devrait supporter quelque partie de ce fardeau Je crois que pour le moment c'est la pratique suivie à Montréal, et je l'approuve. Nous empruntons de l'argent que nous prêtons ensuite à la commission du port, et sur lequel elle nous sert l'intérêt au taux de 3½ p. 100. J'approuve cette manière de faire. On entend parfois émettre la prétention que le Dominion devrait solder les frais de l'aménagement de ce qu'on appelle les ports nationaux, mais ce n'est pas la ligne de conduite suivie en Grande-Bretagne. Le trust du port de Glasgow voit à l'équipement du port dans cette grande ville, et c'est un des ports les mieux aménagés qui soient au monde Le port de Glasgow ne compte pas sur le gouvernement pour son administration, c'est le mouvement du commerce dans le port qui solde l'intérêt sur le capital engagé. Je ne m'oppose pas à l'adoption du présent bill; il est à peu près conforme à mes vues, et mon seul désir est de m'inscrire en faveur d'un régime dans lequel le port de Montréal supporterait la plus grande partie de la dépense nécessaire en vue de satisfaire aux besoins du commerce.

M. LEMIEUX: Si je ne me trompe, le port de Montréal est le seul port au Canada qui paie l'intérêt sur sa dette?

M. HAZEN: C'est le seul port qui se suffise à lui-même. Lorsque le Gouvernement construit des quais dans d'autres ports, les péages sont perçus aux termes de la loi des capitaines de port et versés au fonds du revenu consolidé du pays. Le port de Montreal se suffit entièrement à lui-même. Sur chaque dollar qui est avancé par le pays à la commission sur les recettes du port, droits d'élévateur, droit de garage et autres, la commission du port verse l'intérêt.

M. SINCLAIR: Il ne se suffit pas entièrement à lui-même, puisque nous lui prêtons de l'argent à 3½ p. 100, et que nous-mêmes nous en payons davantage.

Sur l'article 3 (intérêt sur les obligations).

M. LEMIEUX: Pour faire suite aux observations de l'honorable député de Guysboro (M. Sinclair), le ministre de la Marine et des Pêcheries sait peut-être que récemment la cité de Montréal a intenté une poursuite à la commission du port en recouvrement de taxes. Jusqu'ici la commission du port a toujours prétendu qu'étant une commission constituée par la couronne, elle n'était pas imposable. Je crois que pareille

action a été intentée et jugement rendu, M. le juge Weir ayant décidé la cause en faveur de la commission du port. A-t-il été interjeté appel de ce jugement, ou la cité de Montréal a-t-elle pris le parti de s'y conformer?

M. HAZEN: Je crois que la cité de Montréal se propose d'en appeler du jugement de M. le recorder Weir qui a décidé que les biens de la commission n'étaient pas sujets à taxation. Il me paraît bien que nous devrons prendre quelque mesure à ce sujet, si la décision finale est que la propriété est taxable. Elle n'a jamais rien payé jusqu'ici et aucune tentative n'a été faite pour l'y obliger. Bien que ce soit là, en un sens, la propriété de la commission, du port, c'est dans un sens plus large une propriété publique, et il me semble que ce serait monstrueux d'exiger du Parlement qu'il solde ces lourds frais pour l'agrandissement et l'amélioration du port de Montréal, pour ensuite lui imposer une très forte contribution, — car incontestablement elle serait très forte,—sous forme de taxes. J'ai compris de la commission du port précédente que, cette question ayant été discutée avec les autorités civiques, celles-ci prétendirent qu'elles ne pouvaient faire autrement que d'imposer des taxes sur les biens de la commission du port, mais que, dans le cas où les tribunaux décideraient que ses propriétés sont taxables, elles ne s'opposeraient pas à ce que la commission demande à la législature de Québec de l'exempter de toute contribution. Je ne crois pas, cependant, que ce soit l'attitude des autorités municipales actuellement. Dans ces conditions, nous restons encore les maîtres de la situation. Rien ne nous oblige à faire des avances à la commission du port, et je pense que nous devrions y mettre de la circonspection, et nous assurer au préalable si les autorités civiques se proposent de nous faire payer de lourds impôts. Tous les citoyens de Montréal avec qui je me suis entretenu de la question sont d'avis qu'il serait fâcheux de nous obliger à payer des taxes, mais qu'on devrait traiter ces immeubles comme tous autres appartenant à la Couronne.

(Rapport est fait du bill et de ses amendements; il est lu une 3e fois et adopté).

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

Le bill (n° 192), tendant à autoriser de nouvelles avances à la commission du port de Québec, est lu une 2e fois, et la Chambre passe esn comité général pour la discussion des articles.

Présidence de M. BLONDIN .

Sur l'article 1er:

M. HAZEN: Le présent bill a pour fin d'autoriser un prêt de 2 millions à la commission du port de Québec, en vue de poursuivre les travaux d'amélioration du port commencés sous l'autorité de la loi de la session dernière. On n'a pas oublié que dans le cours de la session dernière le Parlement autorisa des avances à la commission au montant de $3,500,000. Aussitôt ce projet de loi adopté, il fut préparé des plans pour de vastes améliorations au port sous la direction de la commission, lesquels, subséquemment, furent approuvés par mon département.

L'exécution des travaux prévus par ce projet a coûté jusqu'à la fin du mois de mars dernier une somme de quelque $2,960,363. Il est resté une balance de $539,637 qui est à la disposition de la commission pour la présente saison. Jusqu'à ce jour, les travaux entrepris sous la direction des commissaires, ont marché d'une façon satisfaisante, et l'on a bonne confiance que d'ici à la fin de l'année courante le port de Québec sera outillé de façon à répondre aux besoins toujours pressants des navires qui le fréquentent. L'un des articles les plus importants du programme des améliorations dans le port de Québec est la construction d'un élévateur moderne de première classe, qui pourra contenir 1,000,000 de boisseaux de grain. Cet élévateur, ainsi qu'une usine génératrice fort complète, est pour ainsi dire terminé et prêt à recevoir le grain. On a également accompli des progrès appréciables pour le prolongement des quais à la jetée Louise, qui, lorsqu'ils seront complétés, offriront d'excellents endroits, dont on a tant besoin, où pourront accoster les steamers océaniques qui viennent dans le port de Québec. Le résultat de ces travaux, que la commission du port a pu faire exécuter depuis le peu de temps qu'elle a assumé les rênes de l'administration, c'est que l'on constate une augmentation satisfaisante dans le trafic, selon que le fait voir l'augmentation des revenus. Durant l'année 1912, les recettes brutes, dans le port, ont été de $126,131.39. Durant l'année qui s'est terminée au 31 décembre dernier, elles se sont élevées à $176,020.80, à part du loyer que les commissaires se proposent de faire payer pour l'emplacement qu'occupe le nouvel édifice des immigrants, qui a coûté $50,000. Lorsque les améliorations que l'on se

propose de faire exécuter, grâce à l'emprunt projeté, seront terminées, il y a tout lieu de croire que l'augmentation du trafic qui en suivra produira un revenu suffisant pour défrayer les dépenses d'exploitation du port, ainsi que l'intérêt sur la dette.

M. LEMIEUX: Même pour éteindre l'ancienne dette?

M. HAZEN: Il n'est pas question de l'ancienne dette; j'ai bien peur que cela prenne plusieurs années avant que la commission puisse acquitter l'ancienne dette.

M. LEMIEUX: Quel est le chiffre de l'ancienne dette?

M. HAZEN: Je donnerai ces chiffres à mon honorable ami dans un instant. La commission doit certaines sommes non pas seulement au Gouvernement, mais à des particuliers, et ces sommes plus tard furent payables avant les intérêts. Les sommes que nous lui avons avancées, l'année dernière et cette année, nous l'espérons, suffiront amplement à rembourser toutes ces dettes, mais nous ne comptons nullement qu'elle soit en état, d'ici à plusieurs années, de payer l'ancienne dette, qui existe depuis un bon nombre d'années, et qui s'élève à une somme considérable. Les dépenses pour l'année écoulée se décomposent comme suit: fondations et travaux dans le chenal, entreprise confiée à la Dominion Dredging Company, $642,361.

M. LEMIEUX: Quel est le nombre de dragues qu'emploie la Dominion Dredging Company?

M. HAZEN: Deux. Le deuxième item a trait au prolongement du quai, à la jetée Louise, et pourvoit à la construction de cloisons, travaux d'ingénieurs, bois pour les nouveaux coffrages, matériaux en général et dépenses contingentes relatives au cloisonnage, le tout s'élevant à une somme totale de $764,000. Pour la construction de l'élévateur à grain, entreprise dont l'exécution a été confiée à la Canadian Stewart Company, on a dépensé une somme de $739,000, et pour les installations que nécessite le bac transbordeur, $117,523.

M. LEMIEUX: Que faut-il entendre par ces installations relatives au service du bac transpordeur ?

M. HAZEN: Ces travaux sont exécutés en vertu d'arrangements qui ont été conclus avec les commissaires du chemin de fer Transcontinental. Lorsque viendra le règlement des comptes entre la commission du port de Québec et les commissaires du Transcontinental, ces derniers auront une somme considérable à rembourser à la première, si je comprends bien, qui se chiffrera dans les $250,000. Les autres dépenses ont été comme suit: grue flottante, $51,000; remorqueur pour le service dans le port, $22,000; défenses flottantes, main-d'œuvre, bois, etc., $3,000; outillage pour le creusage, $271,000; caissons à la berge à la Mouche, $92,000; élévateur à godets, $57,000; nouveaux chalands pontés, $72,000, et ainsi de suite, formant en tout la somme que je viens de mentionner. Quant aux travaux qui seront exécutés au cours de l'année courante on se propose de creuser une tranchée pour le quai projeté et le chenal aux alentours. Pour exécuter ces travaux, il faudra enlever 2,000,000 de verges cubes de débris. Le coût approximatif de ces travaux de dragage sera de $400,000. Quant au prolongement du quai, à la jetée Louise, cet article couvre l'exécution de 1,818 pieds linéaires de construction sous l'eau et 1,200 pieds de superstructure, d'un caisson pour retenir le mur se prolongeant le long de la face nord de la jetée Louise, selon les plans de MM. Coode, Matthews, Fitzmorris et Wilson, ainsi que le remblayage nécessaire. Il faut également construire des voies ferrées sur deux autres propriétés au coût de $50,000, acheter la propriété de Indian Cove, acheter de nouvelles locomotives et construire des galeries sans fin. On n'aura probablement pas besoin de ces dernières cette année, mais il sera peut-être nécessaire d'accorder l'entreprise, vu qu'il s'agit d'une entreprise assez considérable.

M. LEMIEUX: Est-ce que l'on pourra faire exécuter tous ces travaux avec cette somme de $2,000,000?

M. HAZEN: Certainement. Quant au chiffre de l'ancienne dette, elle s'élève à environ $5,415,722, à part l'emprunt de l'année dernière et celui de cette année.

M. LEMIEUX: C'est là une situation qui est très satisfaisante Je désire maintenant signaler à l'attention de mon honorable ami une déclaration qu'il a faite, il n'y a pas très longtemps, et qui a été reçue avec beaucoup de satisfaction par tous les Canadiens en général. C'est qu'à l'avenir, autant que possible, il achèterait ou ferait construire au Canada les navires et l'outillage dont le gouvernement aura besoin pour la navigation. J'ai donc éprouvé une grande surprise lorsque j'ai appris que la commission du port de Québec a dernièrement commandé à l'étranger la construction d'une

puissante grue, d'une grosse drague, d'un élévateur à grain flottant et d'un remorqueur à la vapeur. Tout cet outillage va coûter plusieurs centaines de milliers de dollars et, de fait, mon honorable ami, en réponse à une question que je lui ai posée dernièrement, a admis que ces divers appareils représentent une forte dépense. Tout cet outillage aurait pu être construit dans des usines canadiennes, par exemple à Lévis, près de Québec, aux usines des Vickers, à Montréal, à Collingwood, sur les Grands lacs ou ailleurs. Il existe, à l'heure actuelle, au Canada, nombre de compagnies de construction en acier qui sont en état d'accepter des commandes pour la construction de navires de ce type. Il existe à Lévis une usine où l'on exécute les travaux de cette nature, l'usine Davie; il y en a une à Montréal, une autre à Collingwood, encore une autre à Toronto, puis enfin à Port-Arthur, qui sont en état de construire tous et chacun de ces différents appareils. Il y a, à l'heure actuelle, au Canada plus d'une douzaine d'établissements magnifiquement outillés pour construire les machines et les chaudières dont on a besoin, et de la meilleure qualité possible. De fait, nous savons tous que, dernièrement, le plus gros navire pour le transport du grain qui ait jamais été construit, a été lancé à Collingwood sur les Grands lacs. En ma qualité de Canadien et de protectionniste modéré, je ne puis m'expliquer pourquoi le Gouvernement du jour, qui se compose de protectionnistes à tous crins, s'en va acheter à l'étranger les navires, les dragues, les machines et les chaudières nécessaires à l'outillage du port de Québec ou de n'importe quel autre port du pays.

Nous avons ici la Canadian Westinghouse Company et la Canadian General Electric Company, qui ont chacune une production égale à celle des plus puissantes compagnies anglaises; chacune d'elles est en état de livrer tous les appareils électriques requis, sous le plus court avis, et de la meilleure qualité, sans mentionner plusieurs autres usines électriques, qui existent actuellement au pays.

Chaque dollar de matériaux et chaque dollar que l'on paie en salaires, à l'étranger, pour la construction de cet outillage destiné au port de Québec, auraient dû être dépensés au Canada. Il est bien vrai que mon honorable ami peut prétendre qu'à l'ouverture des soumissions on a constaté que les prix demandés par les compagnies anglaises étaient un peu plus bas que ceux des maisons canadiennes, mais ça toujours été la politique suivie par le Gouvernement du jour et par ceux qui l'ont précédé aux affaires, d'accorder la préférence à ces dernières. Il faut tenir compte des droits de douane, à acquitter, et de cette façon, il est toujours possible de favoriser les compagnies canadiennes. Le département de la Marine, par la bouche de mon honorable ami, a annoncé dernièrement qu'il était décidé, de donner toutes les commandes pour la construction de ses navires à des maisons canadiennes. Etait-ce que cette règle ne s'appliquera pas aux autres travaux publics? Le Gouvernement ne se décidera-t-il pas une fois pour toutes à donner instruction à toutes les commissions du port et aux autres corps publics, qui ont l'autorité suffisante pour ordonner la construction d'appareils maritimes ou de toute autre nature, nécessaires pour l'amélioration de nos ports ou d'autres entreprises publiques, qu'à l'avenir ils devront donner ces commandes à des compagnies canadiennes?

Nous avons au pays la Westinghouse Electric Company à Hamilton, la Steel Company of Canada, aussi à Hamilton, la Bridge Works à Hamilton, la General Electric Company, la Polson Iron Works à Toronto, la Collingwood Shipbuilding Company à Collingwood, la Western Dry Dock Company à Port-Arthur.

De sorte que, sans sortir de la province d'Ontario, tous ces appareils que nous faisons construire à l'étranger auraient pu nous être fournis par les compagnies dont je viens de mentionner les noms. Ces usines, qui pourraient donner du travail à 50,000 ouvriers, diminuent les affaires et congédient des employés, à l'heure actuelle, parce que les commandes qu'elles ont en mains ne sont pas suffisantes, tandis que les corps publics, comme la commission du port de Québec, envoient l'argent canadien à l'étranger où il sert à procurer du travail à des ouvriers étrangers.

La compagnie Vickers, de Montréal, aurait pu à elle seule se charger de l'exécution de ces travaux pour la commission du port de Québec.

M. HAZEN: Je ne crois pas que cette compagnie eût pu se charger de l'exécution de ces travaux dans le temps, car leurs usines n'étaient pas encore terminées; mais elle le pourrait certainement, à l'heure actuelle.

M. LEMIEUX: En toute déférence, je puis dire à mon honorable ami que j'ai rencontré l'autre jour l'un des directeurs de la com-

pagnie, qui avait lu les réponses que l'on a faites aux questions que j'avais posées à ce sujet. Il m'a déclaré qu'il était très chagrin de constater que l'on avait oublié sa compagnie relativement à ces commandes, et que la compagnie Vickers, de Montréal, aurait pu fournir tous les appareils que l'on est à faire construire à l'étranger. A tout événement, je profite de l'occasion pour signaler tout simplement à l'attention de mon honorable ami la déclaration qu'il a faite, il y a quelques mois, qu'à l'avenir sa politique consisterait à accorder la préférence aux compagnies canadiennes, lorsqu'il s'agirait de la construction des navires canadiens, et en général, de tous les appareils nécessaires à l'exécution de nos grands travaux publics et à l'amélioration de nos ports.

Il y a encore une autre question que je désire soulever au sujet de la commission du port de Québec. Nous avons tous une grande confiance, évidemment, en M. Price, le président de ce corps public; mais si j'en crois certains incidents qui ont été discutés en public, dernièrement, je suis porté à croire qu'il vaudrait beaucoup mieux que M. Price se rendît à son bureau, tous les jours, car on semblerait croire en certains quartiers que l'administration est quelque peu relâchée.

Je vais vous citer un exemple. Dernièrement, la commission a fait l'achat d'une carrière, à un endroit que l'on appelle Saint-Nicolas, dans le comté de Lévis, de l'autre côté du fleuve. La propriété, qui comprend à peu près 3 acres par 5, a été acquise le 2 avril 1913, d'un monsieur du nom de Jules Giroux. Le prix d'achat a été de $4,500. Or, ce monsieur Jules Giroux avait acheté cette carrière, le 29 mars 1913, d'un nommé Benjamin Demers, pour la somme de $2,000; c'est-à-dire que, dans l'espace d'une semaine, ce monsieur a pu réaliser un profit de $2,500. Il ne s'agit, il est vrai, que d'une somme insignifiante, mais cela nous donne une idée de la manière dont on a administré les affaires à la commission du port de Québec. Je ne veux pas retenir plus longtemps l'attention de cette Chambre, car chaque minute de notre temps coûte probablement $2,500 au pays, mais je soumets cet incident à la méditation de mon honorable ami, le ministre de la Marine, et de l'honorable député qui dirige la Chambre, l'honorable ministre des Travaux publics: un profit de $2,500 au détriment du peuple de ce pays, en moins de 5 jours, il y a certainement anguille sous roche.

M. ROGERS: Vous voulez dire dans la carrière.

M. LEMIEUX: Cet homme, Jules Giroux, qui a vendu cette propriété à la commission, déclare dans l'acte de vente qu'il n'a reçu aucune considération, et qu'il n'est qu'un intermédiaire; mais il est reconnu, d'un autre côté, qu'il est le beau-frère du fils de l'un des membres de la commission du port de Québec, M. Gravel. Loin de moi l'idée de vouloir insinuer quoique ce soit, mais je crois devoir dire à mon honorable ami qu'il ferait mieux d'avertir M. Gravel que son fils a un beau-frère qui coûte plutôt cher au pays, car en quatre jours, il a trouvé le moyen de réaliser un joli petit profit de $2,500.

S'il faut juger de la conduite de M. Gravel, lorsqu'il s'agira de la dépense de fortes sommes, par la façon dont il s'est conduit en cette circonstance, je puis me permettre de dire à mon honorable ami: Prenez vos précautions à propos de cette somme de $2,000,000 que vous avancez à la commission du port de Québec. C'est une somme considérable, et j'ai parfaitement raison de lui dire: Ayez les yeux bien ouverts, monsieur le ministre. J'espère que mon honorable ami va faire la leçon à M. Gravel et lui dire de faire cesser ces petites spéculations. Ce grapillage de $2,500 est indigne de la commission du port de Québec. Je suis certain que si M. Price avait été au courant des faits, il n'aurait jamais voulu accorder sa sanction à ce marché. En somme, les explications que nous a fournis l'honorable ministre sont tout à fait satisfaisantes, et je l'abandonne aux méditations que doit lui suggérer ce petit grapillage de $2,500.

M. HAZEN: Je puis donner à mon honorable ami l'assurance que nous sommes tout à fait d'accord à propos de la question de faire construire au pays les navires destinés au service du gouvernement canadien, et afin de lui prouver que nous avons déjà inauguré cette politique, je lui dirai que toutes les demandes de soumissions pour la construction de ces navires contiennent une clause à l'effet qu'ils devront être construits au Canada. Nous avons donné avis au monde entier, que telle serait notre politique, à l'avenir. Nous avons adjugé à la Canadian Vickers Company, de Montréal, qui avait la plus basse soumission et qui était en position de se soumettre à la clause qui exige que les travaux soient exécutés au Canada, l'entreprise du gros navire brise-glace, que nous faisons construire pour le

service du Saint-Laurent. Quant aux vaisseaux dont a parlé mon honorable ami, les commissaires m'ont répondu qu'ils n'étaient pas au courant de cette politique au temps où ils ont adjugé les entreprises en question. Ils ont prétendu qu'il était impossible à n'importe quel chantier maritime canadien de livrer en temps les navires. Ce sont là les déclarations de M. Price, par l'entremise du secrétaire de la commission, et je n'hésite pas à croire qu'elles sont exactes.

Quant à l'incident relatif à l'achat de cette carrière, que mon honorable ami a soulevé, je puis lui rétorquer qu'aussitôt que j'eusse été mis au courant des faits je signalai l'affaire à l'attention du président de la commission du port de Québec. M. Price m'informe qu'il est certain que M. Gravel, qui jouit d'une excellente réputation à Québec, où il est un homme d'affaires très en vue, n'a pas eu connaissance de cette transaction; qu'en ce qui le concerne, il ne s'est rien passé de louche, et qu'il n'a fourni aucuns renseignements aux personnes qui ont spéculé et fait un profit sur la vente de cette propriété. Ce n'est pas la première fois que j'entends parler de cette affaire. Elle fut d'abord signalée à mon attention, dans un article de journal, et je communiquai de suite avec M. Price, qui m'assura qu'il était certain que M. Gravel n'y avait nullement trempé.

M. LEMIEUX: A l'avis de l'honorable député, n'est-il pas singulier qu'une propriété payée $2,000, le 29 mars 1913, soit vendue, quatre jours plus tard, $4,500 à la commission du port? Le ministre ne pense-t-il pas que ce soit là une majoration plus ou moins équivoque?

M. HAZEN: J'en conviens, c'est une hausse passablement rapide.

M. LEMIEUX: Comme le ministre a presque avoué son péché, je lui donne l'absolution.

(On adopte l'article.)

Sur l'article 5 (plans, etc., à approuver, avant le commencement des travaux).

M. LEMIEUX: Pour en revenir aux vapeurs "Calgarian" et "Alsatian": où vont-ils entrer aux docks à Québec? Vont-ils mouiller l'ancre à l'ancien quai Allan ou au quai Empress?

M. PELLETIER: Au quai voisin du quai Empress.

M. LEMIEUX: Est-il décidé d'une manière définitive que les nouveaux paquebots de la ligne Allan doivent arrêter à Québec, au lieu de se rendre à Montréal? Je tiens à le savoir, parce que ce changement a provoqué quelque surprise à Montréal.

M. PELLETIER: Dans les contrats pour le transport des dépêches il ne figure aucune stipulation portant que ces paquebots doivent se rendre à Montréal.

M. HAZEN: L'honorable député le sait, voilà plusieurs années que les vapeurs Empress arrêtent à Québec.

M. LEMIEUX: Ce qui empêche les nouveaux vapeurs de remonter jusqu'à Montréal, dit-on, c'est leur trop fort tirant d'eau. En réalité, le "Laurentic" et le "Megantic", bien qu'ils aient un plus fort tirant d'eau, remontent jusqu'à Montréal. Pour parler franchement, je dois dire que l'impression à Montréal est qu'on a donné à entendre à la compagnie Allan que les chiffres de la subvention pour le transport des dépêches ne seraient pas relevés, si les nouveaux paquebots n'avaient pas leur terminus à Québec, au lieu de Montréal. J'ignore ce qui en est.

M. PELLETIER: C'est tout à fait inexact L'honorable député tient sans doute ces renseignements des journaux. Personne n'a suggéré pareille chose; les compagnies de navigation sont parfaitement libres de choisir, à leur gré, leurs ports terminus. On n'exerce sur elles aucune pression, et je m'explique difficilement que l'honorable député envie à Québec l'avantage de servir de terminus à un ou deux paquebots. Si je ne me trompe, l'honorable député a représenté le district de Québec dans l'ancien gouvernement pendant quelques années.

M. LEMIEUX: Oui.

M. PELLETIER: C'est la deuxième fois, cette après-midi, que l'honorable député se plaint que ces deux paquebots arrêtent à Québec.

M. LEMIEUX: Nullement.

M. PELLETIER: C'en a tout l'air. Quoi qu'il en soit, cela ne regarde ni le Gouvernement ni le département des Postes.

(Il est fait rapport du projet de loi.)

ADOPTION DU BILL RELATIF AUX TETES DE LIGNE DE TORONTO.

Sur motion de l'honorable J. D. Reid (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux), le bill n° 196, concernant la compagnie du Pacifique-Canadien, la compa-

gine du Grand-Tronc du Canada, et les commissaires du port de Toronto est lu pour la 2e fois, délibéré en comité, et après rapport, subit sa 3e lecture et est adopté.

DISCUSSION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AU CHEMIN DE FER DU SAINT-JEAN ET DE QUEBEC.

Sur motion de l'honorable J. D. Reid (ministre intérimaire des Chemins de fer et Canaux), la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, afin de délibérer le projet de résolution suivant:

Décide qu'il ya lieu de pourvoir aux frais de construction de trois ponts de chemins de fer dans la province du Nouveau-Brunswick; l'un sur le fleuve Saint-Jean à ou près Andover, dans le comté de Victoria; un autre sur le fleuve Saint-Jean à ou près Mistake, dans le comté de King; et le troisième sur la rivière Kennebecasis à ou près Perry-Point, dans le dit comté de King.

M. REID: En 1912, le parlement fédéral adopta une loi par laquelle il s'engagea à donner la garantie de l'Etat aux obligations afférentes aux ponts dénommés dans la présente résolution se rattachant au chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Après enquête plus approfondie, la compagnie du chemin de fer, de concert avec le gouvernement provincial, demeura convaincu qu'elle ne serait pas en mesure de construire les ponts pour la somme établie d'après les prévisions primitives. Il lui est impossible de continuer les travaux de construction de ces ponts, sans obtenir de nouveaux secours du gouvernement fédéral. Comme le Gouvernement a l'intention de prendre ce chemin de fer à sa charge et d'en faire l'exploitation, à titre de tronçon de l'Intercolonial, quand il sera terminé, il a décidé de venir de nouveau en aide à la construction des ponts en question. Mais, au lieu de donner la garantie de l'Etat, comme l'avait fait la loi de 1912, le Gouvernement a décidé qu'il serait préférable de construire lui-même ces ponts. Après appel à la concurrence publique, on adjugera l'entreprise, et les travaux seront terminés sous la direction du département des Chemins de fer et Canaux. Une fois terminés, ces ponts seront la propriété de l'Etat.

Dans la convention primitive, le gouvernement fédéral s'engageait à permettre à la compagnie du chemin de fer d'utiliser tous les ponts pendant quinze ans sans intérêt, et après cette période de temps, le gouvernement provincial devait bénéficier d'une certaine quotité des recettes du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, et la compagnie du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean devait bénéficier du reste des profits en sus des recettes et du paiement de l'intérêt sur les obligations à émettre à la charge des ponts se rattachant à ce chemin de fer. Le projet de loi à l'étude propose que les ponts, y compris tous les abords nécessaires, soient construits par le gouvernement fédéral et demeurent la propriété de l'Etat. Les ponts une fois terminés, le ministre des Chemins de fer pourra conclure une convention avec le gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick et avec la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, et il y sera stipulé que, pendant les quinze années qui suivront l'achèvement des ponts, il ne sera pas imposé de charge relativement au coût de construction des ponts. En d'autres termes, la convention primitive permettant à la compagnie d'utiliser les ponts pendant quinze ans, sans qu'elle paye d'intérêt, sera mise à exécution; mais à l'expiration de quinze ans, l'Etat aura droit de percevoir les recettes brutes des ponts. Ces recettes brutes, du chemin de fer, à l'exclusion des ponts et du chemin de fer, seront à proportion du coût des ponts relativement au coût du chemin de fer et des ponts. Les recettes des ponts, à proportion du coût total du chemin de fer seront versées au gouvernement fédéral.

M. CARVELL: Je suis bien aise de l'avouer, que je suis presque d'accord avec le ministre au sujet de ce projet de loi. Je félicite le ministre et le Gouvernement de l'attitude qu'ils ont prise, en enlevant à la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec la participation, directe ou indirecte, à la construction de ces ponts. Je voudrais, qu'au Nouveau-Brunswick, il fût possible de marcher sur les brisées de mon honorable ami le ministre, et d'imiter l'attitude prise par le gouvernement fédéral. Je n'aime pas à lui dire que je lui ai conseillé de prendre cette attitude; seulement je tiens à déclarer ici publiquement que, dans le discours que j'ai prononcé ici, il y a trois ou quatre semaines, je lui ai donné ce conseil, en vue du grand scandale qui vient d'éclater au Nouveau-Brunswick.

M. LEMIEUX: Le ministre a inséré cette disposition au projet de loi, parce que vous le lui avez dit.

M. CARVELL: Je ne voudrais pas affirmer pareille chose; et je veux rendre justice au ministre et lui tenir compte de son attitude.

M. LEMIEUX: Ne lui en faites pas trop d'honneur.

M. MACDONALD: Vous allez le gâter.

M. CARVELL: J'ai fait remarquer que les choses vont mal en notre province au sujet de cette question de chemin de fer et je le répète aujourd'hui; mais si le ministre met à exécution les propositions qui figurent dans ce projet de loi, dont il a bien voulu me transmettre une épreuve, il y a quelques instants, j'en suis convaincu, tout se passera loyalement et honnêtement dans la construction de ces ponts. Je le sais, le ministre tiendra parole, il fera appel à la concurrence et cette partie de l'entreprise sera exempte de tout tripotage. Je n'ai pas eu le temps de bien examiner les détails du projet de loi; mais ils viendront plus tard en discussion. Le projet de loi n'est pas encore devant la Chambre; mais je tiens à signaler au ministre cette clause relative à la proclamation qui donnerait à entendre que la construction de ces ponts pourrait être ajournée à une autre année.

M. HAZEN: Le Gouvernement pourrait lancer la proclamation à un moment quelconque.

M. CARVELL: La proclamation de cette loi ne saurait avoir lieu qu'après l'adoption d'une loi au Nouveau-Brunswick, et cela pourrait bien prendre une année.

M. HAZEN: Ne suffirait-il pas d'un décret du conseil adopté par le gouvernement provincial, s'engageant à saisir la Chambre d'un projet de loi, la session prochaine? Il faut que la province légifère et l'honorable député le comprend, voilà l'embarras.

M. CARVELL: Nous tenons à ce que ces travaux s'achèvent aussitôt que possible, afin que toute cette affaire s'oblitère entièrement de nos souvenirs. Nous voulons que ces ponts se construisent immédiatement. Quand le bill viendra en deuxième délibération, il est possible qu'il se fasse quelque arrangement à cet égard. Le ministre, j'en suis convaincu, a bien élaboré ce projet. D'après le projet primitif, nous devions accorder la garantie de l'Etat aux obligations jusqu'à concurrence d'un million de dollars, dont le Gouvernement devait payer l'intérêt pendant quinze ans. Maintenant que les ponts sont la propriété de l'Etat, on réalisera la même idée en exemptant la compagnie du chemn de fer de toute redevance pendant quinze ans. A l'expiration des quinze ans, le Gouvernement exigera de la compagnie les paiements stipulés dans le traité primitif. A mon avis, le ministre a donné à son projet la rédaction voulue en ce sens; aussi suis-je heureux de pouvoir le féliciter et de l'assurer que j'approuve cordialement sa résolution, subordonnément à l'amendement nécessaire que j'ai indiqué.

M. MICHAUD: Je félicite le ministre intérimaire des Chemins de fer et, j'en suis convaincu, il s'acquitte parfaitement de cette charge durant l'absence du titulaire. Je suis bien aise de voir par ce bill que la construction de trois ponts assure l'établissement d'un pont sur le fleuve Saint-Jean à Andover, dans mon comté, ce qui veut dire que le chemin de fer s'avancera jusqu'à Grand-Falls. L'année dernière, nous avons essayé d'obtenir une subvention du gouvernement fédéral pour la construction d'un chemin de fer d'Andover à Grand-Falls; mais le ministre des Chemins de fer s'y est refusé, nous disant qu'il n'était pas judicieux de construire un chemin de fer parallèle au Pacifique-Canadien sur ce parcours. La construction d'un pont sur le fleuve Saint-Jean à Andover implique que la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean circulera de l'autre côté du fleuve et que nécessairement il ne sera pas ligne parallèle du Pacifique-Canadien. A l'instar du député de Carleton (M. Carvell), je suis convaincu que le ministre suppléant des Chemins de fer est plein de bon vouloir. Il veillera, je j'espère, à ce que ces ponts se construisent aussitôt que possible, et si le projet de loi laisse à désirer en ce qui concerne la proclamation, nous avons son assurance qu'on ne permettra pas que rien ne vienne entraver la prompte construction de ces ponts. Je me flatte de cet espoir.

M. REID: C'est là l'objectif visé dans la rédaction de ce bill, et le texte indique clairement que nous avons l'intention d'exécuter ces travaux.

M. McKENZIE: N'est-ce pas là une nouvelle orientation? Existe-t-il quelque précédent qui autorise pareille innovation? Le Gouvernement propose de construire des ponts qui deviendraient propriété de l'Etat, sur une ligne de chemins de fer appartenant à différents propriétaires, les ponts seuls étant propriété de l'Etat. S'il existe quelque précédent à cet égard en matière de construction de chemins de fer au Canada, je l'ignore.

M. REID: L'honorable député ignore peut-être que le Gouvernement a l'intention de confier à l'Intercolonial l'exploitation du chemin de fer de la vallée du Saint-Jean, c'est-à-dire qu'une fois terminé, ce chemin de fer fera réellement partie du ré-

seau de l'Intercolonial. D'après la convention primitive, il devait se former une compagnie de pont pour la construction de ces ponts qui devaient ensuite être affermés à la compagnie du chemin de fer, l'Etat devant garantir les obligations. Mais il a été décidé que l'Etat se chargerait de la construction des ponts sur cette ligne qui, je le répète, fera partie de l'Intercolonial, en matière d'exploitation.

M. McKENZIE: Si je ne me trompe, nulle partie de ce chemin de fer ne devient partie intégrante de l'Intercolonial.

M. REID: Par bail.

M. McKENZIE: Par une convention intervenue entre la compagnie et le Gouvernement, sur pied d'un pour cent, le réseau de l'Intercolonial fera l'exploitation de ce chemin de fer. Voilà tout. Que le Gouvernement construise à grands frais des ponts pour un chemin de fer dont l'Etat n'est pas propriétaire, voilà, à mon sens, une innovation des plus singulière et plus fondamentale. A coup sûr, ces ponts seront un fardeau pour le Gouvernement, si l'exploitation du chemin de fer n'est pas lucrative. Je me demande pourquoi la construction de ces ponts ne se ferait pas subordonnément à une convention comme celle conclue pour le reste du chemin de fer. Il y a sans doute d'excellentes raisons qui militent en faveur de cette décision, mais je les ignore. Si la construction de ces ponts assure au Nouveau-Brunswick la possession de ce chemin de fer qui lui échapperait sans cela, je verrais d'un bon œil le Gouvernement prêter son concours financier à leur construction. Mais le ministre intérimaire des Chemins de fer en conviendra, c'est une véritable anomalie qu'un chemin de fer soit partie propriété de l'Etat et partie propriété particulière.

Je dois en outre faire observer au premier ministre (M. Borden) que, tandis qu'il fait preuve de grande libéralité envers la province du Nouveau-Brunswick en matière de chemin de fer, il est possible qu'il ne soigne pas assez les intérêts de sa propre province. La province du Nouveau-Brunswick bénéficie en matière de chemin de fer de facilités dont est privée la Nouvelle-Ecosse. Plus on pénètre dans l'Est, plus on s'avance le long de ce grand quai du Dominion, comme on a appelé la Nouvelle-Ecosse, et plus on s'éloigne du centre des chemins de fer.

La province du Nouveau-Brunswick est traversée en tous sens par des lignes de chemins de fer. Dans Québec, la province a de grands avantages par ses nombreuses facilités de voies ferrées et quand vous arrivez à Ontario vous constatez que de l'est à l'ouest les réseaux des chemins de fer forment comme un gril sur la province. Quand le premier ministre propose que ce moyen extraordinaire soit employé pour donner de nouvelles facilités à une province qui est déjà bien desservie, il ne devrait pas oublier sa province natale. Il ne doit pas perdre de vue que nous n'avons pas d'autre représentant que lui dans le cabinet, personne d'autre à qui nous puissions nous adresser pour des questions de ce genre. Je sais que son attention est toute employée par l'étude de nombreuses affaires, mais sa province natale a les yeux fixés sur lui et s'attend à ce qu'il fasse le nécessaire pour que ses intérêts en ce qui concerne les chemins de fer ne soient pas négligés. Il trace, avec l'adoption de cette mesure, une nouvelle voie dans l'histoire de la construction des chemins de fer. Quand nous constatons qu'il donne son autorisation à des dispositions de ce genre pour le développement des chemins de fer dans une partie du pays, il nous est permis d'espérer que les projets de chemins de fer dans sa propre province, que nous avons exposés à la Chambre et à lui-même, recevront toute sa considération.

M. BORDEN: Je me souviendrai des paroles de mon honorable ami et je m'efforcerai de faire en sorte que les intérêts de ma propre province ne soient pas négligés. Quant à ce cas spécial, nous avions décidé de garantir les obligations pour $1,000,000. Il est arrivé qu'on a eu besoin de près de $3,000,000. Nous avions à choisir entre trois alternatives: premièrement, ne rien faire; deuxièmement, augmenter la garantie des obligations jusqu'à $3,000,000 ou environ; et troisièmement, de construire nous-mêmes les ponts. Après avoir pris en considération toute l'affaire, qui présentait de nombreuses difficultés, nous sommes arrivés à la conclusion que la dernière alternative était la meilleure. Bien que j'aie toujours présentes à l'esprit les réclamations que ma province a le droit de me faire, je ne pouvais pas refuser ce qui me paraissait ici raisonnable, simplement pour le motif que je ne suis pas né dans la province du Nouveau-Brunswick.

M. SINCLAIR: Le ministre suppléant veut-il nous dire s'il a l'évaluation du coût de ces ponts?

M. REID: On m'apprend qu'ils coûteront moins de $3,000,000; je crois que l'évaluation donne à peu près $2,800,000, mais nous demandons $3,000,000.

M. SINCLAIR: Est-ce un ingénieur qui a fait ces évaluations?

M. REID: Oui, l'évaluation a été faite par M. Montserrat, président de la commission du pont de Québec, qui passe pour un des meilleurs ingénieurs constructeurs de ponts au Canada. Il a fait une étude très complète et un rapport donnant l'évaluation de la dépense.

M. CARVELL: Dois-je comprendre que nous avons la promesse du ministre que ces ponts seront construits à l'entreprise après demande de soumissions publiques?

M. REID: Par soumissions avec concurrence publique.

M. CARVELL: Je suis enchanté de le savoir. De crainte d'être trop d'accord avec le ministre, pour plaire à mes honorables amis autour de moi, je tiens à lui dire que je ne suis pas de son avis sur ce qu'il a déclaré il y a quelque temps, à savoir qu'on avait trouvé la garantie d'un million de dollars insuffisante pour construire ces ponts.

Je tiens à féliciter mon honorable ami sur cela. Le premier ministre a exposé l'affaire très honnêtement, quand il a dit que trois alternatives s'offraient au cabinet: premièrement, ne rien faire, deuxièmement, accorder la garantie des obligations ou l'augmenter; troisièmement, que le gouvernement construise les ponts. Je crois que les ministres ont fait précisément ce qui devait être fait. Je tiens à dire au comité qu'il n'était pas nécessaire d'augmenter la garantie des obligations ni de changer la loi en quoi que ce soit, parce que si l'argent voté par la province de Nouveau-Brunswick avait été honnêtement employé, il y aurait eu assez d'argent pour construire cette ligne. Mais pourtant je félicite mes amis d'avoir fait ce qu'il y avait de mieux pour mettre un peu d'ordre dans ce chaos.

M. HAZEN: Je ne peux pas permettre à mon honorable ami de faire devant le comité cette assertion sans dire qu'il n'a aucune justification ni autorisation pour parler ainsi. Certaines accusations ont été portées à propos du Valley Railway et la personne qui les a portées devant la législature du Nouveau-Brunswick a demandé qu'un comité fût nommé pour faire une enquête sur cette affaire. La législature, composée presque entièrement de partisans du gouvernement provincial, a modifié cette résolution et a décidé qu'une commission serait nommée pour faire une enquête sur ces accusations. Une commission a été formée et elle se compose de sir Frederick Barker, ex-juge en chef de la cour suprême du Nouveau-Brunswick, de l'honorable H. A. McKeown, juge de la cour suprême et M. W. S. Fisher, un notable négociant de la ville de Saint-Jean. Malheureusement, à cause de son état de santé, sir Frederick Barker a refusé de faire partie de la commission, bien qu'il ait exprimé son entière bonne volonté, quand il a été consulté sur le sujet avant que la commission ne fût nommée. Un autre commissaire sera nommé pour prendre la place de sir Frederick Barker; j'ai appris qu'il serait choisi cette semaine; mais je ne sais qui il est. Cette commission doit tenir une enquête sur ces accusations et, jusqu'à ce que cela soit fait et que les témoignages aient été rendus, mon honorable ami n'est pas autorisé à parler comme il l'a fait devant le comité. Toute cette affaire sera donc soumise à l'enquête d'une commission composée de membres qui ne sont nullement des partisans, qui appartiennent aux deux partis politiques et qui ont la confiance de la population du Nouveau-Brunswick. Dans ces conditions, je ne crois pas que mon honorable ami aurait dû faire des assertions semblables et je ne pouvais pas les laisser passer sans y répondre. Quant au coût de ces ponts, je dois dire que l'évaluation faite par M. Montserrat pour le pont qui doit traverser le Saint-Jean est d'environ $2,063,000. Le pont coûtera cher par suite des difficultés qu'on a rencontrées pour trouver une fondation satisfaisante, et c'est après avoir inspecté différents emplacements le long du fleuve que M. Montserrat a fait l'évaluation que j'ai mentionnée. On estime que la traversée de la rivière Kennebecasis coûtera environ $500,000. Ce sont les faits et les chiffres que je possède; j'ai vu le rapport de M. Montserrat et je peux citer avec une exactitude absolue l'évaluation du coût du pont. Probablement $3,000,000 seraient plus que suffisants pour payer les dépenses de construction de ces ponts.

M. CARVELL: J'apprécie beaucoup la petite leçon que m'a donnée mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, mais je ne crois pas que cela a été tout à fait une surprise, car c'est une question quelque peu douloureuse pour mon honorable ami. Je ne suis pas étonné qu'il s'objecte à ce que ces cadavres soient traînés en plein jour, mais les cadavres sont là, pourtant. C'est parfait pour mon honorable ami de dire que le comité de la législature, parce qu'il était presque entièrement composé de membres d'un parti, n'a pas cru devoir faire une enquête sur la question.

Permettez-moi de dire à mon honorable ami que celui qui a pris la responsabilité de porter ces accusations voulait qu'elle fussent soumises à l'enquête de ce même tribunal partial. C'est bien remarquable de voir qu'un homme porte des accusations et demande que ce tribunal préside à l'enquête et que le tribunal refuse d'accorder l'enquête. C'est une autre chose remarquable que six semaines après que les accusations ont été portées, aucun tribunal n'a été désigné pour faire l'enquête. Je n'ai pas l'intention de me quereller ici sur ce sujet avec mon honorable ami, nous pourrons le faire ailleurs, mais je tiens à lui dire qu'il ne peut pas trouver un autre exemple d'un homme qui, ayant porté des accusations contre des membres d'un gouvernement provincial ne voit, après six semaines, aucun indice que ces accusations seront soumises à une enquête.

M. FOWLER: Je pensais que nous avions la perspective d'assister à l'aurore d'un règne millénaire, en ce qui concerne l'honorable député de Carleton, parce qu'il avait approuvé quelque chose fait par le gouvernement, mais cette perspective est aussi éloignée que jamais. L'honorable député ne pouvait pas exprimer son approbation sans y ajouter ce que j'appellerai une clownerie; sans introduire dans la discussion quelque chose qui lui est absolument étranger, mais qui n'est amené que pour montrer simplement au comité que l'honorable député conserve encore cette virulence de sentiments et cette violence de langage qui le caractérisent si bien. Mon honorable ami semble avoir conçu quelque soupçon parce que la législature du Nouveau-Brunswick, au lieu de nommer un comité de la Chambre pour faire une enquête sur les accusations portées contre le gouvernement provincial par un membre de l'assemblée, a cru bon de nommer une commission royale. Elle a choisi, pour faire partie de cette commission, des hommes dont un au moins n'appartenait pas au parti du gouvernement. Il semble que mon honorable ami ne puisse pas admettre que des hommes politiques puissent être animés d'un esprit de justice absolu envers un adversaire, aussi il tente de laisser planer un soupçon sur cette commission parce qu'elle se compose de deux juges de la cour suprême du Nouveau-Brunswick, l'un est un ancien juge en chef sir F. Barker, qui occupe une place élevée non seulement dans l'estime de la population de la province qu'il a honorée par ses services, mais du Canada tout entier, c'est un homme qui est connu d'un océan à l'autre.

M. LEMIEUX: J'ai entendu dire qu'il avait refusé de siéger.

M. FOWLER: Je cite maintenant les hommes qui ont été nommés, pour montrer le désir absolu d'impartialité qui animait la législature du Nouveau-Brunswick, pour qu'on ne puisse pas lui reprocher d'être injuste par le fait que presque tous les membres de l'assemblée appartiennent à un seul parti. Mais mon honorable ami ne serait pas très content si un comité de la Chambre avait été nommé dont tous les membres n'auraient pas été conservateurs et si leur décision avait été contraire au parti auquel il appartient. Mon honorable ami aurait dit ici et partout que c'était un comité préparé. Il sait—et cela explique son amertume—que cette excuse lui est enlevée, parce que ceux qui ont été nommés sont des hommes d'une haute situation, absolument en dehors de la politique et dont la décision sera accueillie par le pays comme étant basée sur les faits et absolument justifiée. Est-ce là ce qui ennuie mon honorable ami et est-ce pour cela qu'il ne peut même pas laisser passer ce bill inoffensif, qu'il admet être dans l'intérêt du pays, sans ricaner aux dépens de la législature et du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

M. CARVELL: Heureusement ce projet de loi ne sera pas rejeté par cette violente démonstration du caractère irritable de l'honorable député de King (M. Fowler). Je m'en réjouis vraiment. Trois ou quatre fois au cours de la session, l'honorable député a fait ma dernière toilette, mais je suis encore vivant. Je ne suis pas sûr que cela puisse continuer toujours sans que quelque chose ne soit dit en retour. Je tiens à dire à mon honorable ami que je n'ai pas souvent des soupçons sans les exprimer et il sait trop bien ce qui s'est passé au Nouveau-Brunswick depuis six ou huit semaines pour trop parler ici. Il n'est pas nécessaire que lui et moi nous nous querellions pour ce qui s'est fait dans le passé, nous aurons quelque chose à dire là-dessus dans l'avenir. Je suis d'accord avec lui sur un point, c'est sur le choix très convenable qui a été fait de sir Frederick Barker comme commissaire. J'ai été quelque peu surpris qu'il ait été nommé un soir à huit heures et que le jour suivant il ait refusé d'accepter. Il se peut qu'il ait eu une bonne excuse.

Il se peut que le Gouvernement ait cru que sir Frederick Barker consentirait à sié-

ger et s'il en eût été capable personne n'en aurait été plus content que moi. Cela surprendra peut-être l'honorable député de King, lui qui me prétend incapable d'apprécier un homme juste, d'apprendre que j'ai été le premier à désigner sir Frederick Barker au Gouvernement. J'ai déclaré avant qu'il ne fût décidé de nommer une commission royale, que si l'on en désignait une, je serais très consentant à accepter sir Frederick Barker comme commissaire unique. Il n'y a personne au Canada pour qui j'aie plus de respect que pour sir Frederick Barker, et il n'y a pas un citoyen du Nouveau-Brunswick, libéral ou conservateur, qui n'ait pas éprouvé de regret en apprenant qu'il ne pouvait pas siéger dans cette commission. Je sais qu'il n'y a pas un journal au Nouveau-Brunswick qui n'ait pas approuvé sincèrement le choix des membres de la commission. La faute que je reproche au gouvernement du Nouveau-Brunswick, c'est de ne pas avoir rempli la vacance. Il aurait dû certainement trouver un homme au Nouveau-Brunswick capable de remplir la place de sir Frederick Barker, parce qu'il y a aujourd'hui neuf jours qu'il a été nommé. Je trouve que c'est attendre trop longtemps pour une affaire aussi importante que celle-là.

M. FOSTER: Je ne pense pas que mon honorable ami puisse réclamer le crédit d'avoir suggéré la nomination de sir F. Barker à cette position, car lorsque la nomination d'une commission royale fut décidée, presque tout le monde désigna aussitôt sir F. Barker. Mon honorable ami doit en partager le crédit avec un grand nombre de gens du Nouveau-Brunswick. Si sir F. Barker ne peut pas siéger, c'est simplement en raison de son état de santé qui l'en empêche. La position peut aussi être occupée par un juge qui a tout le respect de la population du Nouveau-Brunswick. Je ne connais pas un juge en activité qui ne mérite ce respect, mais je suis sûr que la personne qui prendra la place de sir F. Barker empêché, méritera tout autant le respect que le juge Barker lui-même.

M. CARVELL: Cela pourra être toute une entreprise. Mais c'est tout ce que nous voulons.

M. FOSTER: C'est toute une entreprise, mais il y a aussi d'autres juges qui jouissent du respect de la population du Nouveau-Brunswick, et je crois que cette commission sera une de celles auxquelles on n'aura rien à reprocher. Quant aux découvertes que l'on doit faire et dont parle mon honorable ami, je suis toujours enchanté que les choses viennent à la lumière s'il y a quoi que ce soit qui doive voir le jour. Il n'y a rien qui me concerne dans cette enquête; et j'espère y rencontrer mon honorable ami et je souhaite qu'il réussisse à tirer toute l'affaire au clair.

M. SINCLAIR: Le ministre a-t-il consulté le gérant général sur la nature des travaux qui devront être exécutés sous l'empire de ce bill?

M. REID: Non.

M. SINCLAIR: Je demande cela, parce que M. Gutelius a posé comme règle qu'il faut des pilotis en bois sur les voies ferrées de cette nature et que c'est une erreur de mettre des ponts en acier sur des lignes comme celles que nous construisons au Nouveau-Brunswick. Je suis surpris d'apprendre que le ministre n'a pas soumis cette question au gérant général et n'a pas demandé son avis, vu que cette voie sera construite par l'Intercolonial. Je n'ai aucun doute que M. Gutelius s'opposera à ce qu'on l'on fasse les dépenses nécessaires pour mettre des ponts en acier sur des chemins de fer de cette nature, au Nouveau-Brunswick ou ailleurs. Le ministre devrait nous dire pourquoi il choisit des ponts en acier, au lieu des ponts en bois, dans le présent cas.

M. REID: Je me conforme au rapport de l'ingénieur, M. Montserrat, qui a été chargé de faire une enquête sur les lieux.

M. OLIVER: Ces ponts seront-ils construits de manière à pouvoir être utilisés par le public? Dans l'affirmative, le surcroît de dépenses sera-t-il à la charge du gouvernement fédéral ou à la charge du gouvernement provincial? Je n'ai aucun intérêt particulier dans les ponts qui nous occupent dans le moment, mais dans l'Ouest, on a dépensé des sommes considérables pour construire des ponts sur des rivières importantes, quand une faible dépense additionnelle aurait également fourni un pont pour les piétons et les voitures et aurait été d'un énorme avantage pour la population des localités intéressées.

Je comprends que le Gouvernement fédéral et les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenus de construire ces ponts, mais il y aurait tant d'avantages et d'économie à utiliser la sous-structure de ces ponts pour en faire des ponts publics que chaque fois qu'un pont de chemin de fer doit être construit, avec l'autorisation ou l'aide du Gouvernement ou sous sa respon-

sabilité, ce dernier devrait s'entendre avec le gouvernement de la province et faire des arrangements qui seraient de nature à faciliter le trafic et à procurer des avantages au public.

Je reconnais que le Gouvernement fédéral n'a aucune obligation directe, mais il est intéressé, d'une manière générale, dans tout ce qui concerne le bien-être de la population de ce pays et je conseillerais, comme question d'intérêt public, surtout dans l'Ouest, que lorsqu'une occasion semblable se présente, le gouvernement provincial intéressé soit invité à s'entendre avec les autorités fédérales.

M. REID: Il va de soi qu'un arrangement sera fait entre le Nouveau-Brunswick, le gouvernement fédéral et la compagnie du chemin de fer, au sujet de ces ponts. La proposition de mon honorable ami me paraît excellente. D'après ce que je comprends, il voudrait un chemin pour les piétons et les voitures, à côté de la voie ferrée. Je me ferai un devoir de soumettre la question au ministre des Chemins de fer et Canaux, et si cette idée peut être appliquée dans le présent cas, je n'ai aucun doute que la chose sera faite.

M. OLIVER: Je ne parle pas particulièrement du présent cas. Je soumets cette idée dans l'intérêt du public et en prévision de cas semblables qui pourraient se présenter dans l'Ouest.

(Il est fait rapport de la résolution qui est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. REID demande à déposer un bill tendant à modifier la loi de la compagnie de chemin de fer St. John and Quebec.

(La motion est adoptée et le bill est lu une 1re fois.)

DISCUSSION DU BILL MODIFIANT LA LOI DES JUGES.

Sur motion de l'hon. C. J. Doherty (ministre de la Justice), le bill (n° 190), modifiant la loi des juges, est lu une 2e fois et la Chambre l'étudié en comité, sous la présidence de M. Blondin.

M. DOHERTY: Il m'a été représenté que les dispositions actuelles de la loi présentent certaines difficultés dans les provinces maritimes. On se plaint de ce que certains juges qui n'habitent pas le chef-lieu du comté—ils n'y sont pas tenus par la loi—ne peuvent pas recevoir d'allocation de déplacement quand il vont siéger au chef-lieu ni quand ils siègent dans la ville qu'ils habitent. Il y a deux ou trois juges, me dit-on, qui résident ailleurs qu'au chef-lieu du comté, mais dans des villes où il y a autant sinon plus de travail à faire qu'au chef-lieu. Il en résulte que ces juges sont obligés d'aller siéger au chef-lieu, sans pouvoir toucher d'allocations de déplacement, bien qu'ils ne soient pas autorisés à en recevoir, lorsqu'ils siègent dans la ville où ils ont fixé leur résidence.

Je me rends parfaitement compte que le pays se trouve ainsi à tirer profit du fait que ces magistrats n'habitent pas le chef-lieu du comté. Naturellement, si la loi obligeait le juge à résider au chef-lieu, il n'y aurait rien à dire, mais cette obligation n'existe pas. Je crois qu'il n'est que juste de remédier à l'état de choses actuel et c'est dans ce but que je propose que le présent bill soit amendé en ajoutant ce qui suit à l'article 5 :

5. Le paragraphe (c) de l'article 18 est rappelé et remplacé par le suivant:

(c) Nul juge d'une cour de comté ne peut recevoir une allocation de déplacement pour siéger sur le banc ou en Chambre, au chef-lieu du comté ou de la réunion de comtés qu'il habite; cependant, ce paragraphe ne s'applique pas à un juge habitant une ville autre que le chef-lieu, s'il est démontré, à la satisfaction du ministre de la Justice, que la somme de travail sur le banc ou en chambre, dans cette ville, est aussi considérable ou plus considérable qu'au chef-lieu.

M. KYTE: Vu que c'est moi qui ai saisi le ministre de la Justice de cette question, je tiens à le remercier d'avoir bien voulu s'en occuper. Bien que cet amendement fasse disparaître, en partie, les inconvénients que j'ai signalés, je crois qu'il impose au ministre une responsabilité et une surveillance qui pourraient lui être épargnées. S'il était dit dans l'amendement "si la ville où réside le juge a une population plus considérable que celle du chef-lieu", la difficulté serait résolue d'une manière beaucoup plus simple. Si la population est plus considérable, on doit supposer qu'il y a plus d'affaires judiciaires, et je demande au ministre de modifier son amendement dans ce sens.

M. PROULX: Je crois qu'il serait préférable de mentionner spécialement les différents cas, au lieu de faire une loi d'une application générale, car certains juges, n'habitant pas le chef-lieu du comté, pourraient en abuser. Dans les provinces maritimes, les conditions ne sont pas les mêmes que dans Ontario. Je crois que dans les Provinces maritimes un juge est chargé d'administrer la justice dans deux ou trois

comtés, au lieu que, dans Ontario, il n'y a qu'un chef-lieu pour chaque district judiciaire. A mon sens, une loi générale serait de nature à nuire au chef-lieu.

M. DOHERTY: Avec l'amendement que je propose, le juge n'aurait aucun intérêt pécuniaire à habiter ailleurs qu'au chef-lieu, car ce paragraphe ne s'appliquera que si le juge choisit, comme lieu de résidence, une ville où il y a au moins autant à faire qu'au chef-lieu. Il se trouverait à donner au moins autant de son temps, sans pouvoir toucher l'allocation de déplacement, que s'il habitait le chef-lieu. Il ne retirerait aucun avantage du fait d'habiter ailleurs.

J'ignore s'il existe d'autres raisons qui peuvent porter un juge à vouloir habiter ailleurs qu'au chef-lieu. Cet amendement ne concernerait aucunement les juges dont le lieu de résidence est fixé par la loi. Ceux-là sont tenus de résider à l'endroit que la loi leur assigne. Mais d'après ce que je comprends, la loi des Provinces maritimes ne fixe pas le lieu de résidence des juges et je crois qu'actuellement, certains juges habitent des villes autres que le chef-lieu, mais où il y a beaucoup plus à faire qu'au chef-lieu. Je suis informé que le juge du comté dans lequel se trouve Campbellton habite cette dernière ville, qui n'est pas le chef-lieu, mais qu'il y a autant ou plus à faire à Campbellton qu'au chef-lieu. Si ces renseignements sont exacts, ce juge n'est pas traité avec justice. Je crois que le même état de choses existe à l'égard de Dorchester, de New-Glasgow et de Pictou. Mon ami, l'honorable député de King, me dit qu'il en est de même dans son comté. La loi doit être rédigée de manière à prévoir tous les cas qui peuvent se présenter, mais, je ne puis pas, et la Chambre ne peut pas, vérifier chaque cas en particulier. L'amendement que je propose permettra à un juge de recevoir une allocation de déplacement pour siéger au chef-lieu, s'il fournit au département la preuve que le pays n'encourt aucune dépense additionnelle du fait qu'il réside ailleurs qu'au chef-lieu, puisqu'il y a plus à faire dans la ville qu''il habite qu'au chef-lieu. Je crois que dans la province d'Ontario, le lieu de résidence des juges est fixé par la loi, de sorte que cet amendement ne les concernerait aucunement.

M. PROULX: La loi d'Ontario dit que le juge doit habiter le comté pour lequel il est nommé et, sous l'empire de la loi des juges, il ne peut pas recevoir d'allocation de déplacement s'il réside ailleurs qu'au chef-lieu.

M. DOHERTY: Voici la position: un juge ne reçoit aucune allocation s'il n'habite pas le chef-lieu. S'il préfère habiter ailleurs, il doit renoncer à toute allocation pour le travail fait dans une autre localité que celle qu'il a choisie pour y résider. S'il habite ailleurs, le pays est dispensé de lui payer des allocations, quelle que soit la ville où il siège. S'il habite le chef-lieu, il a droit à une allocation de déplacement quand il siège ailleurs. S'il préfère ne pas habiter le chef-lieu, il renonce à son allocation quand il rend la justice dans la ville qu'il habite et aussi quand il va au chef-lieu. C'est la pénalité qu'il encourt pour ne pas habiter le chef-lieu. Si, dans la ville qu'il habite, il consacre une aussi grande partie de son temps à l'accomplissement de ses devoirs judiciaires que s'il habitait le chef-lieu, le pays n'en souffre pas s'il reçoit une allocation pour aller siéger au chef-lieu. Le pays se trouve exactement dans la même position que si le juge habitait le chef-lieu. Je crois savoir que dans les cas particuliers qui nous occupent, les villes habitées par les juges sont maintenant—quoi qu'elles aient pu être autrefois—des centres plus importants que les chefs-lieux.

M. PROULX: Je ne conteste pas, mais je crains que si la loi est d'une application générale, elle aura pour effet d'induire les juges des autres comtés à résider ailleurs qu'au chef-lieu, et c'est ce que nous ne voulons pas encourager. La loi devrait être faite de manière à encourager les juges à habiter le chef-lieu où se fait la plus grande partie des affaires judiciaires. Quand un juge siège en Chambre, il laisse les documents à produire entre les mains du greffier. Il est toujours plus commode de faire les affaires légales au chef-lieu qu'ailleurs.

M. MACDONALD: Je crois que la proposition de l'honorable député de Richmond (M. Kyte) règlerait la difficulté dont parle le ministre. Dans beaucoup de cas, il serait presque impossible de déterminer exactement la somme de travail faite dans une ville et dans l'autre. Parlant pour les Provinces maritimes et, plus particulièrement pour mon comté, je crois que le chiffre de la population serait un excellent critérium, qui rendrait justice à tout le monde et dont le département de la Justice devrait être satisfait.

M. DOHERTY: Le chiffre de la population ne peut pas être une preuve du temps qu'un juge a consacré à l'accomplissement de ses fonctions judiciaires. Si nous permettons à un juge de quitter le chef-lieu, pour aller habiter une autre ville où il y a très peu d'affaires judiciaires, pendant qu'il y en a beaucoup plus au chef-lieu, le pays se trouvera à avoir à payer beaucoup plus en allocations de déplacement. Je suis tout disposé à me rendre aux désirs des juges, si je puis le faire sans imposer au pays une charge plus lourde que celle qu'il aurait à supporter si les juges habitaient le chef-lieu. La population serait une base très incertaine, car une grande partie des affaires judiciaires se fait nécessairement au chef-lieu, sans égard au chiffre de la population, uniquement parce que c'est le chef-lieu. La justice criminelle, par exemple, s'administrera toujours au chef-lieu, et cela compte pour beaucoup. Je crois qu'en proposant cet amendement, je suis allé aussi loin que possible pour me rendre au désir des juges.

M. MACDONALD: Dans mon comté, le juge habite à dix milles du chef-lieu, mais les moyens de communication sont très faciles. On se rend au domicile du juge pour obtenir un ordre "ex parte", pour présenter une motion en Chambre; le juge met ses initiales sur le document et l'avocat revient au chef-lieu où le greffier signe le tout. Il serait difficile d'obtenir des données certaines pour savoir où il se fait le plus d'affaires. La question dépend souvent de la localité où se trouve le juge, à un moment donné. Il peut entendre une motion dans la ville qu'il habite et rendre son jugement au chef-lieu. Il est évident qu'une foule de complications surgiraient, mais je crois qu'elles disparaîtraient toutes, si le chiffre de la population était accepté comme base, car c'est généralement la population qui détermine la quantité des affaires judiciaires.

Je me rappelle qu'il y a quelque temps, dans ma province, le barreau a voulu recueillir des données statistiques concernant la quantité d'affaires judiciaires qui se faisaient dans la ville, pour la préparation d'un mémoire que devrait être présenté au ministre de la Justice, et on a eu toutes les difficultés à se procurer les renseignements nécessaires. Je répète que je ne vois pas quelle objection le ministre peut avoir à accepter le chiffre de la population comme critérium car, généralement, plus il y a de monde, plus il y a de procès.

M. DOHERTY: Malheureusement pour cette théorie, l'un des savants juges qui se trouve intéressé à cette mesure, a établi le bien-fondé de son cas sur le fait que, n'habitant pas le chef-lieu, il devait s'y rendre plusieurs fois et cela, sans recevoir la moindre compensation de déplacement. Je crois que c'est le juge même dont parle mon honorable ami. Sa lettre dit que la besogne qu'il doit expédier, dans ce comté, est plus considérable que ne l'est celle qu'il doit accomplir, dans la ville qu'il habite présentement. C'est là ce qu'il peut affirmer. Je crois que nous devrions accorder au moins quelque créance à la représentation qu'un juge nous fait. Nous acquittons présentement ces factures sur le certificat personnel du juge intéressé; c'est du moins ce que nous faisons, en réalité, parce que nous n'avons aucune raison de mettre en doute le renseignement qu'un juge nous fournit. J'estime avoir fait tout ce qu'il me serait permis d'accomplir, en toute justice.

M. McKENZIE: Le ministre croit-il qu'un juge de cour de comté qui demeure au chef-lieu a le droit de réclamer ses frais de déplacement, s'il lui faut se rendre à une autre ville du même comté pour y tenir une session de la cour?

M. DOHERTY: Oui, d'après cet amendement.

M. McKENZIE: Le ministre prétend-il que ce juge n'a pas ce droit, aujourd'hui?

M. DOHERTY: D'après l'article, tel qu'il existe maintenant, le juge ne reçoit aucune allocation pour le travail qu'il fait au chef-lieu, non plus que pour la besogne qu'il expédie dans la ville qu'il habite.

M. McKENZIE: Ma question était: si le juge demeure, aujourd'hui, au chef-lieu et s'il y a dans le comté une autre ville importante où il tient des séances de la cour, a-t-il le droit de réclamer ses frais de déplacement, d'après la loi présentement en vigueur, s'il doit se rendre à cette autre ville tenir une session de la cour?

M. DOHERTY: Oui.

M. McKENZIE: Lorsque la législature d'une province quelconque impose une obligation au juge d'une cour de comté d'une certaine importance et qu'elle établit une cour de magistrat de comté, un tribunal particulier, pour règler cette question, et lorsque le juge se rend à cette cour pour y présider conformément à ce statut, je suis porté à croire qu'on ne peut mettre

en doute, dans un cas semblable, le droit qu'a ce juge de réclamer ses frais de déplacement, en sa qualité de juge de cour de comté. Je me rappelle un cas où le juge d'une cour de comté a dû se rendre en dehors de son comté tenir une session de la cour, d'après un statut de notre province, pour entendre une requête en annulation d'élection municipale, et j'ai le regret de dire qu'on ne lui a pas payé ses frais de déplacement, bien qu'il eût adressé son compte à qui de droit. Je ne puis comprendre où se trouvera la ligne de démarcation. Je crois qu'on devrait lui payer le travail qu'il accomplit dans un cas semblable.

M. DOHERTY: La législature de cette province a chargé de ce travail les juges à qui elle a payé certaines indemnités, à ce point de vue, ce qui fait que la législature a traité cela comme étant tout à fait en dehors des fonctions d'une cour de comté. Elle a stipulé que ces hommes feraient ce travail, elle a avisé aux moyens de les rémunérer pour ce travail. Je croirais qu'il faudrait tracer une ligne de démarcation entre les devoirs attribués au juge d'une cour de comté, fonctions qui sont véritablement d'une nature judiciaire, et les devoirs qui peuvent revêtir un caractère tel qu'on pourrait les assigner à toute autre personne intelligente. Ce que l'honorable député débat ne se rapporte à aucune modification du statut; c'est une question qu'il faudrait résoudre, en tenant compte de ce qu'on tiendrait définitivement comme étant un devoir judiciaire. L'honorable député veut-il laisser entendre que, s'il plaît à la législature de dire qu'un juge d'une cour de comté devra accomplir un travail qui ne se rapporte aucunement à une procédure judiciaire, nous devrons acquitter les frais de déplacement du juge chargé de cette besogne?

M. McKENZIE: Je ne pense pas que le ministre ose prétendre que l'audition d'une cause en annulation d'élection peut être confiée à une autre personne qu'à un juge qui est très versé dans la loi. Lors de la révision, il y a quelques années, des statuts de la Nouvelle-Ecosse, ceux qu'on avait chargés de ce travail de révision ont rendu la procédure à suivre dans les requêtes demandant l'annulation d'élections municipales, fédérales et provinciales, absolument uniforme, de sorte que celui qui siège sur le banc pour résoudre une question relative à une élection municipale, a à juger d'après la loi même qu'il devrait appliquer, s'il avait à se prononcer sur une requête présentée contre l'élection d'un membre de cette Chambre. Le ministre ne peut certainement pas croire qu'on doive confier une tâche de cette nature à quelqu'un qui ne fait pas partie du barreau.

M. DOHERTY: La province n'acquitte-t-elle pas le coût de ce travail?

M. McKENZIE: Je demanderais au premier ministre de prêter attention à ce détail, parce qu'il intéresse sa province de la Nouvelle-Ecosse. Avant l'adoption du statut de 1905 relatif aux juges, notre loi contenait une disposition décrétant que le juge d'une cour de comté devait recevoir une allocation permanente et annuelle de deux cents dollars pour le travail qu'il faisait en dehors de la routine ordinaire du tribunal qu'il présidait, et, durant plusieurs années, un juge de la Nouvelle-Ecosse, qui entendait ces causes en annulation d'élection, recevait de ce chef la pauvre rémunération de deux dollars et demi par jour. D'après le statut de 1905 relatif aux juges, l'allocation de deux cents dollars disparut et l'on inséra au statut une nouvelle disposition. Il arriva que la province de la Nouvelle-Ecosse ne révoqua pas la disposition de ses statuts relative à l'allocation de deux dollars et demi par jour, lorsque le nouveau statut relatif aux juges fut adopté. Jusqu'au jour où a surgi la cause que je me rappelle, en ce moment, les juges avaient toujours reçu, je crois, leurs frais de déplacement, lorsqu'ils avaient du s'absenter de leurs comtés respectifs; pour remplir des fonctions judiciaires. A l'exception du cas que je me rappelle, je n'en ai connu aucun où l'on a tracé cette ligne de démarcation. J'estime que lorsqu'un juge d'une cour de comté doit faire un travail important de cette nature, il peut, à bon droit, réclamer ses frais de déplacement. J'aurai le soin de demander à la législature de la Nouvelle-Ecosse de révoquer cette allocation insignifiante de deux dollars et demi par jour, si c'est là tout ce qui empêche les juges d'obtenir leurs frais de déplacement dans certaines circonstances.

M. PROULX: Cet amendement modifie la loi sous un autre rapport. Il dit qu'aucun juge d'une cour de comté ne recevra d'indemnité de déplacement pour siéger soit sur le banc, soit en chambre, à la cour de comté ou de l'union des comtés où il a son domicile, alors que la présente loi dit: "où il est obligé par la loi d'avoir son domicile". Le juge sénior de mon district a son domi-

cile à Ottawa. Il ne pourrait pas réclamer d'indemnité, pour siéger à Ottawa, mais, son domicile et, en conséquence, il ne reçoit cette indemnité pour siéger au chef-lieu de Prescott et de Russell.

M. DOHERTY: Si la loi fixe son domicile à Ottawa, c'est à Ottawa qu'il doit avoir son domicile et, en conséquence, il ne reçoit aucune indemnité à Ottawa Le but de la loi était qu'il y eût un endroit où un juge n'aurait pas le droit de réclamer une indemnité, c'est-à-dire, l'endroit où la loi l'oblige d'avoir son domicile, ou, s'il habite une autre localité, l'endroit où il demeure réellement. Lorsque la loi ne spécifie pas de lieu de domicile, la présomption est qu'il doit demeurer au chef-lieu et, en conséquence, il ne reçoit rien en retour de ses services au chef-lieu ou à la ville qu'il habite, s'il préfère demeurer en dehors du chef-lieu. Lorsque la loi assigne la localité ou il a son domicile, la disposition s'applique à cette localité et non à une autre.

M. PROULX: Son domicile est à Ottawa, mais ce domicile n'est pas reconnu par la loi.

M. DOHERTY: Dans ce cas, il n'a pas le droit de demeurer ici.

M. PROULX: Il a réclamé des frais de déplacement pour siéger à Trois-Rivières et à Ottawa. Il a demandé d'être autorisé par un arrêté en conseil du lieutenant-gouverneur de siéger à Ottawa, et il a réclamé son indemnité de déplacement pour siéger à Ottawa, bien qu'il demeure ici, prétendant qu'il avait son domicile au chef-lieu de Prescott et Russell.

M. DOHERTY: Je m'enquerrerai des faits. S'ils sont bien tels que ceux mentionnés, le juge est dans l'erreur.

(Il est fait rapport du bill tel que modifié.)

M. l'ORATEUR: Avant qu'on en finisse avec cet amendement, je tiens à dire qu'il me semble, dans le peu de temps que j'ai eu pour étudier cette modification, que celle-ci est quelque peu contraire au règlement. Elle augmenterait la dépense d'argent au delà du chiffre arrêté dans cette résolution et dans le bill primitif. Bourinot dit:

> Il n'est pas permis à cette phase, pas plus qu'à aucune autre phase, d'augmenter ou de changer la destination d'un octroi d'argent recommandé par le Gouverneur général.

En conséquence, et étant donné qu'il n'est pas probable que ce bill soit lu, en ce moment précis, je conseillerais que l'amendement restât en suspens.

M. DOHERTY: Je dois dire, monsieur l'Orateur, que je partage votre manière de voir que l'amendement n'est pas couvert par une résolution, et plus particulièrement encore, vu que cet amendement ne semble pas rencontrer l'approbation de l'honorable député à la demande duquel il a été rédigé. Je ne veux pas en hâter l'adoption maintenant.

(Le rapport du comité reste à l'étude.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF A LA COMMISSION DES CHAMPS DE BATAILLE DE QUEBEC.

Sur proposition de l'honorable W. T. White (ministre des Finances) le bill n° 193, modifiant la loi concernant les champs de bataille nationaux de Québec est lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer, sous la présidence de M. Blondin.

Sur l'article 2 (sept commissaires devant être nommés par décret du conseil).

Sir WILFRID LAURIER: Quel est le but de cette modification? J'ai compris que l'honorable ministre a dit, en déposant ce projet de loi, qu'on se proposait de porter de cinq à sept le nombre des commissaires, mais il n'a pas fourni de raison à l'appui de ce changement.

M. WHITE: Le Gouvernement a jugé qu'il est opportun de porter à sept le nombre des commissaires. Tout d'abord, on compte, je crois, trois commissaires qui demeurent en dehors de Québec. En outre, la commission ne compte pas de membre nommé par ce Gouvernement. J'ai débattu la question avec le président, sir George Garneau, et ce dernier a avoué qu'en ce qui le concernait, il croyait que cette augmentation était nécessaire. Nous ne sommes pas intervenus dans le travail de la commission, ce qu'il convenait de faire, je crois. La commission se composait d'hommes de hautes positions, sir Edmund Walkers, l'honorable M. Taschereau, l'honorable M. Turgeon et M. Bickerdike. Toutefois, il a semblé au Gouvernement désirable d'augmenter le nombre des commissaires.

Sir WILFRID LAURIER: Le motif allégué par mon honorable ami n'est pas des plus plausible—le Gouvernement désire augmenter le nombre des commissaires. L'honorable ministre dit qu'il a débattu cette

question avec le président. Y a-t-il eu un échange de correspondance officielle, ou tout se résume-t-il à une simple conversation entre mon honorable ami et le président?

M. WHITE: Il n'y a pas eu entre le Gouvernement et la commission de correspondance officielle qui indique que la commission désire qu'on augmente le nombre de ses membres. Mais j'ai discuté la question avec le président et ce dernier, en ce qui le concerne, accepte l'idée d'augmenter le nombre des membres de cette commission. Pour la raison que j'ai indiquée, nous sommes d'avis qu'on doit augmenter le nombre des commissaires.

Sir WILFRID LAURIER: Je le regrette, mais je ne puis partager cette opinion. Il m'est impossible, même après avoir entendu l'explication donnée par mon honorable ami, de voir quelque raison valable de modifier le personnel de cette commission tel qu'il existe, aujourd'hui. L'honorable ministre admet que la commission est hautement cotée, et je ne crois pas qu'il puisse la perfectionner, à ce point de vue. Sans doute, nous devrons nous soumettre, mais je ne crois pas que ce soit ici une amélioration.

M. LEMIEUX: Il y a encore ceci à dire: l'ancienne administration a choisi le personnel de la commission, sans s'occuper des préférences politiques des membres qu'elle a nommés. Sir Byron Walker est un des membres de la commission, et je comprends que le colonel Dennison en fait également partie. Le colonel Hendry n'est-il pas également un des membres de cette commission?

M. WHITE: Oui, officiellement de par la loi.

M. LEMIEUX: Cela démontre, ainsi que je l'ai dit, que le personnel a été choisi sans qu'on tînt compte des préférences politiques de ceux qui devaient le composer. Mais ce bill indique que l'esprit de parti gagne du terrain dans cette commission. Je lis, tous les jours, dans les journaux de Québec, qu'on approche les commissaires, dans le cas de l'octroi des entreprises et dans celui des procédures en expropriation. Mais quiconque connaît le personnel de la commission sait que, pour un corps composé de membres de cette trempe, il ne peut être question de faveurs ministérielles. Sans doute, il se trouve des gens qui croient que s'ils étaient nommés membres de cette commission, ce serait l'âge d'or pour eux. C'est grande pitié vraiment qu'il faille changer le personnel de la commission. Il n'y a pas de nécessité pour cela, et ce changement n'est que l'indice d'un manque de confiance de la part du Gouvernement dans les commissaires que nous avons maintenant.

(L'article est adopté sur division.)

Sur l'article 3 (achat de terrain.)

Sir WILFRID LAURIER: Que signifie cette disposition?

M. WHITE: La commission, si elle en obtient l'autorité du Parlement et si elle a à sa disposition les fonds nécessaires, peut acheter des terrains. Mais elle doit obtenir le consentement du Gouverneur en conseil. Dans l'application pratique des plans, on a constaté qu'il s'est produit des retards qui ont fait perdre des occasions favorables d'acheter. Tel que je l'ai dit, la commission est composée d'hommes d'une valeur reconnue et dans qui le Gouvernement a la plus entière confiance, et nous avons cru opportun de modifier, à leur propre demande, le statut de façon à permettre à la commission d'acheter des terrains sans obtenir pour le faire et dans chaque cas particulier l'approbation du Gouverneur en conseil.

Il y a deux stipulations qui sauvegardent la transaction: d'abord, le Parlement doit autoriser la commission avant que celle-ci n'achète ces terrains particuliers; en outre, il faut voter les fonds requis pour cette fin spéciale. C'est-à-dire que le Parlement doit autoriser l'achat des terrains, après que le Parlement aura voté l'argent qui doit être porté au compte de son capital pour cette fin.

Sir WILFRID LAURIER: J'aurais cru comprendre que mon honorable ami soutenait que le consentement exigé au préalable du conseil d'Etat causait le retard et que l'amendement avait pour but de permettre aux commissaires de faire des achats sans avoir obtenu cette autorisation.

M. BORDEN: Je crois qu'il s'est glissé quelque erreur dans cet article, lorsqu'il réfère aux articles 10 et 11. Je vais lire pour renseignement l'article 10 de la loi primitive:

La commission ne peut acheter ou acquérir d'immeuble sans avoir été au préalable autorisée à ce faire par le Parlement, et elle ne peut effectuer aucune dépense sans que le Parlement ait au préalable autorisé cet emploi d'argent.

M. WHITE: On a changé, je pense, cette disposition dans une loi subséquente.

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre dit qu'actuellement en vertu de la loi, aucun achat par la commission ne peut être fait sans qu'il ait été autorisé par arrêté en conseil. Des atermoiements en sont résultés et ils ont été suivis de pertes d'argent; afin d'éviter ces retards et ces pertes l'on propose d'autoriser la commission à faire des acquisitions sans la permission préalable du conseil.

M. WHITE: Pourvu que le Parlement ait autorisé l'achat des terres qui seront acquises et aussi, conséquemment, que la somme nécessaire ait été votée par la Chambre et mise, à cette fin, à la disposition de la commission.

Sir WILFRID LAURIER: Quoiqu'il en soit, vous effacez l'une des restrictions qui avaient été imposées par le Parlement aux commissaires et je ne pense pas que ce soit là une amélioration.

M. BORDEN: L'article tel qu'il existe présentement réfère aux articles 10 et 11 de la loi, qui sont abrogés. L'article 10 de la loi était composé d'un paragraphe et d'un sous-paragraphe. Il me semble que le premier paragraphe seul de l'article 10 devrait être annulé, parce que l'article 11, lui, est abrogé par les termes de celui des articles qui prescrit à la commission de soumettre au ministre des Finances des comptes détaillés avant de faire, à l'occasion, une dépense de fonds. Je pense qu'il conviendrait de scruter attentivement la phraséologie de cet amendement.

M. WHITE: Le bill a été rédigé par l'assistant sous-ministre, avec la collaboration de M. Gisborne, le jurisconsulte de la Chambre, de sorte que l'on a bien pris toutes les précautions désirables. Si la mémoire ne me fait pas défaut, je pense que la disposition citée par le premier ministre a déjà été amendée par une loi subséquente. Quant à ce qui concerne cet article, en vertu duquel la commission aura l'autorisation de faire des acquisitions sans avoir reçu au préalable la permission du conseil, l'on me permettra de dire qu'il a été inclus à la demande expresse et souvent répétée de la commission. Tout de même, je consens volontiers à laisser la question en suspens, vu son importance.

(L'article est réservé.)

Le comité fait rapport de l'état de la question.

(Sur motion de M. Borden, la séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Lundi, 18 mai 1914.

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

QUESTION DE PRIVILEGE.

M. AIKINS: Monsieur l'Orateur, je désire attirer l'attention sur une remarque qui a été faite à mon sujet par l'honorable député de Thunder-Bay-et-Rainy-River (M. Carrick), vendredi dernier, lors de la discussion sur la résolution relative au Canadian-Northern. L'honorable député a dit de moi qu'après avoir bien examiné les forces du Gouvernement, j'avais décidé que la discrétion était la meilleure forme du courage et, là-dessus, il s'est acheté un billet de chemin de fer pour une destination inconnue et s'est esquivé. Cette déclaration est absolument fausse et elle est aussi sotte que fausse et faite dans le but exprès de nuire. Cette Chambre est une assemblée délibérante et tous les députés qui prennent la parole doivent respecter la vérité et parler avec sérieux. La déclaration de mon honorable ami de Thunder-Bay manquait à la fois de vérité et de sérieux.

SITUATION OUVRIERE.

M. OLIVER: Je désire répéter la question que j'ai posée samedi matin. J'ai alors demandé au Gouvernement s'il avait reçu des communications du chef du bureau de bienfaisance d'Edmonton et si le Gouvernement avait pris une décision au sujet de cette affaire. Si on a décidé de faire quelque chose, je serais très heureux de savoir ce que c'est.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre(: Le télégramme qui a été reçu d'Edmonton est ainsi conçu:

Edmonton, 14 mai 1914.

Premier ministre,
Ottawa.

La ligue du bien public (Welfare League), se composant de marchands et d'hommes de profession d'Edmonton, a présenté au conseil de ville la pétition suivante: "En conséquence, cette association demande respectueusement au conseil de ville d'Edmonton de solliciter du gouvernement du Dominion le dépôt d'une loi tendant: 1° A autoriser la création de bureaux de placement dans tout le Dominion dans le but de fournir des renseignements exacts au sujet de l'offre et de la demande du travail dans toutes les localités et donner à tous une occasion libre, gratuite et égale de trouver du travail, tout en sauvegardant ceux qui sont déjà employés. 2ô A diminuer l'immigration en refusant l'entrée au pays ou en décourageant

dans les pays d'où ils viennent ceux qui sont simplement des journaliers, exception faite des ouvriers agricoles sérieux. 3° A trouver de l'ouvrage pour les sans-travail en utilisant les ouvriers disponibles à la construction de travaux publics.

Le conseil de ville d'Edmonton vous prie donc d'employer votre influence pour que le Gouvernement aide aux villes de l'Ouest, par des subsides ou par du travail, à assister les sans-travail.

Thos. R. Turnbull,
Chef du bureau de bienfaisance.

La première proposition du télégramme tendant à l'organisation de bureaux de placement gratuits pour donner des renseignements exacts sur les demandes de travail dans les différentes localités, réclamerait naturellement plus d'attention que le Gouvernement n'en a pu donner jusqu'à présent. En ce qu'il s'agit de l'immigration, je crois que l'on a suivi le plan tracé dans la deuxième proposition de la requête, tant sous le précédent ministère que sous le régime actuel. Le Gouvernement du jour n'a rien changé.

La troisième proposition est qu'on devrait donner de l'occupation aux sans-travail, autant que possible, en les employant aux travaux publics. Nous donnerons naturellement à cette proposition la meilleure attention possible dans l'intérêt public.

J'ai envoyé la réponse suivante à M. Turnbull:

Ottawa, 18 mai 1914.

Thomas-R. Turnbull,
Chef du bureau de bienfaisance,
Edmonton.

Reçu votre télégramme. Votre requête recevra immédiatement l'attention soigneuse du Gouvernement. Entre temps, la suggestion du conseil de ville sur l'assignation d'occupations aux sans-travail a été soumise aux divers services du gouvernement qui emploient de nombreux travailleurs, et a été recommandée à l'attention des ministres placés à la tête de ces services.

R. L. Borden.

Sur réception du télégramme, samedi, j'ai écrit aux ministres des Travaux publics, des Chemins de fer et à deux autres ministres —au ministre de la Marine et des Pêcheries, entre autres, leur recommandant les propositions de M. Turnbull.

M. OLIVER: Je crois qu'il serait bon qu'un fonctionnaire extraordinaire du Gouvernement fît enquête sur l'état de choses signalé dans le télégramme.

M. BLONDIN: Je crois qu'une proposition de ce genre nous a été donnée dans une dépêche reçue vendredi. Elle a été transmise immédiatement au ministre du Travail avec avis favorable.

DOSSIER INCOMPLET.

M. W. CHISHOLM: Je désire attirer l'attention de la Chambre sur une offense faite au Parlement par le ministre des Douanes. On adoptait le 16 mars dernier un ordre:

Pour copie de tous protêts, recommandations, requêtes et représentations reçus par le Gouvernement ou par tout département ou par le ministre d'icelui, sur la nomination du percepteur actuel des douanes à Antigonish, et de tous télégrammes, lettres et correspondance s'y rattachant.

Le rapport remis par le ministre des Douanes ne comporte qu'une lettre du commissaire des douanes, et le ministre justifie la rétention des documents par une déclaration disant qu'il les considère de nature privée et qu'il est juge de ce qui est privé. L'avis formulé par le commissaire des douanes ne peut pas être considéré comme document privé, ni la protestation faite contre cette nomination; et je soumets que ce ne serait pas déroger de la dignité du ministre et que ce serait simplement accorder à la Chambre le respect qu'elle mérite que de se conformer à l'ordre de la Chambre. Je crois que cela faciliterait aussi de beaucoup le travail de la Chambre. Je ne crois pas qu'un ministre quelconque ait le droit de dire qu'il est seul juge des documents qui ont été reçus à propos de nominations publiques, de protestations, etc., et de braver la Chambre en refusant de se conformer à l'un de ses ordres.

M. l'ORATEUR: L'honorable député n'observe certainement pas le règlement en discutant la question dans le moment actuel.

M. CHISHOLM: Je soumettrai la question à l'attention du ministre et de la Chambre une autre fois, à moins que l'on ne donne l'ordre dans l'intervalle.

M. CARVELL: Le ministre des Chemins de fer et des Canaux voudrait-il me dire si une convention a été faite avec le Grand-Tronc-Pacifique au sujet de l'exploitation du Transcontinental national ou d'une partie quelconque de ce réseau?

L'hon. J. D. REID (ministre par intérim des Chemins de fer et Canaux): Non.

2e LECTURE

De trois projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 195), déposé par M. Currie, tendant à constituer en association le conseil général des jeunes éclaireurs;

Le 2e (bill n° 197), déposé par M. Stuart, tendant à faire droit à Robert Markle Richardson;

Le 3e (bill n° 198), déposé par M. Schaffner, tendant à faire droit à George Andrew Crooks.

QUESTIONS.

(Les questions auxquelles une réponse est donnée verbalement sont indiquées par un astérisque.)

LOCATION D'UNE PROPRIETE A SHERBROOKE.

M. MACREA demande:

1. Quels arrangements ont été faits par le ministère de la Milice, qui a loué la résidence de Mme A. Worthington pour en faire les quartiers des officiers du 53me, avec le club Saint-George qui occupait cet immeuble?
2. Le dit club occupe-t-il encore cet immeuble? Dans l'affirmative, à quelles conditions?

M. S. HUGHES: Les officiers du 53e régiment n'ayant pas de quartiers dans leur salle d'armes, la maison en question a été louée temporairement sur l'avis de l'officier commandant de la 4e division. On en a laissé temporairement l'usage aux membres du club Saint-George jusqu'à ce que le nouvel édifice du club soit terminé, et pour ce privilège, les officiers du 53e auront, dans l'intervalle, l'usage de certaines pièces de l'édifice qui ne sont pas de nécessité absolue au club, et en même temps l'usage des meubles du club, de leur salle de lecture, etc., jusqu'à ce que le club déménage dans quelques semaines.

DEPOSANTS DANS LES BANQUES DEFUNTES.

M. LANCTOT demande:

1. Est-ce l'intention du Gouvernement de rembourser dans l'avenir toutes les pertes occasionnées par la faillite de toutes les grandes compagnies commerciales dans lesquelles compagnies, le public aurait perdu son argent?
2. Quel est le montant d'argent perdu par les déposants de la banque Saint-Jean et le nombre de déposants?
3. Quel est le montant perdu par les déposants de la banque Ville-Marie et le nombre des déposants?

M. W. T. WHITE:

1. Non.

2. La banque de Saint-Jean devait aux déposants ordinaires au moment de sa faillite $301,000. Le liquidateur dit qu'il pourra payer entre 20 et 30 p. 100 aux déposants lorsque la liquidation sera terminée. D'après le liquidateur, le nombre des déposants est d'environ trois mille.

3. Au moment de sa suspension en 1899, la banque Ville-Marie avait en dépôts la somme de $1,504,665. Les déposants ordinaires ont reçu 17½ p. 100 de leurs dépôts. Sur cette base, la perte des déposants est de $1,241,349. Il n'y a pas de renseignements précis quant au nombre des déposants.

M. LANCTOT demande:

1. Le Gouvernement se propose-t-il de dédommager les déposants de la Farmers' Bank?
2. Le Gouvernement se propose-t-il de dédommager les déposants de la banque de Saint-Jean et de la banque Ville-Marie? Dans la négative, pourquoi?
3. Le Gouvernement sait-il si, oui ou non, les directeurs de ces deux dernières banques ont soumis pendant des années des rapports faux au ministre des Finances sur les conditions financières de ces banques?
4. Dans l'affirmative, la faillite de ces banques a-t-elle été causée, en totalité ou en partie, pour cette raison?
5. Le Gouvernement a-t-il l'intention de proposer un amendement à la loi des banques à l'effet que l'association des banques et le gouvernement seront également et mutuellement responsables des pertes causées à l'avenir par des faillites semblables?

M. W. T. WHITE:

1. Oui.

2. Non. Il n'y a aucune raison pour que le Gouvernement agisse de la sorte.

3. Non.

4. Répondu sous le n° 3.

5. Non.

*M. BARRETTE demande:

1. A part de la banque Ville-Marie, de la banque du Peuple et de la banque de Saint-Jean, y a-t-il d'autres banques canadiennes qui ont fait faillite et dont les déposants n'ont pas été remboursés de leurs pertes?
2. Quelles sont ces banques?

M. W. T. WHITE: Oui, les banques suivantes: Bank of Acadia, Mechanics' Bank of Montreal, Bank of Liverpool, Bank of Prince Edward Island, Exchange Bank of Canada, Maritime Bank of Dominion of Canada, Central Bank of Canada.

PRIMES DE LA CAMPAGNE CONTRE LES FENIANS.

M. SINCLAIR demande:

Relativement à la déclaration faite par le ministre de la Milice et de la Défense, inscrite à la page 3644 des Débats, à l'effet qu'environ 300 demandes de gratifications produites par des vétérans de la Nouvelle-Ecosse pour service lors des invasions fénianes ont été rejetées,—les postulants ont-ils été notifiés que leurs demandes étaient désavouées?

M. S. HUGHES: Oui, et dans la plupart des cas nous avons reçu des demandes modifiées qui seront décidées plus tard.

L'ASSURANCE DE RIMOUSKI.

* M. GAUVREAU demande:

1. Quand a été fait le premier dépôt au trésor par l'assurance de Rimouski, et en quelle année?

2. En quoi consistait ce dépôt, et si le dépôt a été fait en argent, est-il encore dans le trésor, ou bien lui a-t-on substitué d'autres garanties?

3. Dans l'affirmative, en quoi consistaient ces garanties, quelle est leur valeur, et sont-elles encore en la possession du Gouvernement?

4. Y a-t-il eu des demandes faites pour les en faire sortir? Par qui? Et en vertu de quelle autorité?

5. Le Gouvernement est-il informé que dans le cours de l'année 1913-1914, la compagnie d'assurance Rimouski a perçu au delà de $300,000 de primes, et que lors de la mise en liquidation de ladite compagnie, il était dû pour pertes non payées près de $100,000?

6. Quand a eu lieu la dernière inspection des livres de cette compagnie par les employés du gouvernement, et quel en a été le résultat?

7. Après cette dernière inspection, pendant combien de temps ladite compagnie a-t-elle continué à prendre des risques et collecter les primes?

8. Depuis combien de temps le Gouvernement est-il au courant de l'insolvabilité de cette compagnie, et de l'obligation de la part du gouvernement de suspendre la licence?

9. Quand et à la demande de qui la licence de ladite compagnie a-t-elle été maintenue en vigueur?

10. Le Gouvernement a-t-il l'intention de prendre des mesures nécessaires pour protéger les intérêts des sinistrés, des assurés et des actionnaires?

M. W. T. WHITE:

1. 19 juillet 1907: $55,000 d'obligations de la ville de Saint-Germain de Rimouski.

2. Le dépôt n'a pas été en espèces

3. Les obligations de $55,000 de Saint-Germain de Rimouski ont été acceptées au chiffre de $51,630. Elles sont encore entre les mains du receveur général.

4. Non.

5. Non.

6. 7 février 1914.

7. Le permis a été annulé le 14 mars 1914.

8. Le Gouvernement sait que la compagnie est insolvable. Son permis lui est enlevé.

9. Le permis a été prolongé jusqu'au 14 mars afin de donner à la compagnie l'occasion d'être entendue conformément aux dispositions de l'article 41 de la loi des assurances et de lui permettre si possible, soit de placer ses assurances ou de trouver d'autres capitaux, objets pour lesquels on avait à cette époque des espérances raisonnables et des négociations étaient entamées.

10. L'actif de la compagnie sera distribué par le liquidateur d'après l'ordre du tribunal, conformément à la loi des faillites.

M. BELAND: Puis-je demander au ministre si l'inspection qui a eu lieu en février, était l'inspection annuelle régulière ou une inspection spéciale des livres de la compagnie?

M. WHITE: C'était, je crois, l'inspection annuelle; mais si après avoir pris des renseignements j'apprends que c'était une inspection spéciale, je le laisserai savoir à mon honorable ami.

DEMANDES DE DOCUMENTS.

M. Knowles.—Copie de tous rapports, lettres, mémoires, recommandations, télégrammes et autres papiers concernant le quart N.E. de la section 22-11-5 à l'ouest du 3e méridien, postérieurs au 9 février 1914, et à l'exclusion d'une copie de la preuve faite à Gravelburg le 8 avril 1914.

M. Maclean (Halifax).—Etat détaillé des sommes d'argent payées aux personnes suivantes: J. F. Farrington, $248.25; B. H. Smith, $469.50; et H. C. Dash, $182.40,—tel que mentionné dans les débats de cette session, page 3071.

M. Sinclair.—Etat donnant les noms et adresses postales de tous les vétérans de la Nouvelle-Ecosse qui ont servi lors des invasions fénianes dont les demandes de gratifications ont été présentées et désavouées.

M. Clark (Bruce).—Etat indiquant tous les cas dans lesquels Charles Seager, de Goderich, a agi en commissaire du gouvernement pour s'enquérir de la conduite de fonctionnaires accusés d'ingérence politique ou autres méfaits depuis l'année 1896 jusqu'à l'année 1900 inclusivement, et donnant les noms de tous les fonctionnaires destitués à la suite des rapports du dit Seager, les emplois de ces fonctionnaires et la date de ces destitutions; aussi, copie de la preuve faite et des rapports des commissaires dans tous ces cas; aussi, relevé des honoraires payés audit Charles Seager pour avoir conduit ces enquêtes.

M. Hughes (King).—Copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution d'Alex. McRae, ex-gardien du phare à Pointe-Prim, île du Prince-Edouard, et à la nomination de son successeur.

M. Hughes (King).—Relevé faisant connaître les noms des employés du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard dont la nomination a été ordonnée entre le 1er janvier 1912 et le 1er mai 1914; les diverses fonctions qui leur ont été assignées, et le salaire ou les gages de chacun d'eux.

M. A. K. Maclean.—Pour copie de tous les papiers, documents, rapports et preuve touchant la destitution ou la destitution proposée de W. A. Case, du service de quarantaine du Gouvernement, à Halifax (N.-E.).

M. A. W. Chisholm.—Pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, soumissions et documents de toutes sortes en possession du département des Postes reçus depuis 1913 jusqu'au jour actuel, et se rapportant d'un façon quelconque au contrat de poste de Mabou à Wycocomagh.

M. W. A. Chisholm.—Pour copie de tous papiers, correspondance, soumissions et autres documents se rapportant d'une façon quelconque au transfert du contrat de transport des malles, entre Port-Hood et South-West-Port-Hood, de J. A. Campbell à Alexander Macdonald.

AJOURNEMENT DE LA CHAMBRE.

Le très hon. M. BORDEN (premier ministre) propose: Que lorsque cette Chambre

s'ajournera mercredi prochain, 20 courant, elle soit et demeure ajournée jusqu'au vendredi, 22 courant.

M. HENDERSON: Puis-je demander au premier ministre s'il a l'intention d'ajourner lundi prochain, 25 courant?

M. BORDEN: Oui.

M. HENDERSON: Il n'y aura pas de séance lundi?

M. BORDEN: Non.

(La motion est adoptée.)

3e LECTURE

De deux projets de loi d'intérêt privé:

Le 1er (bill n° 189), déposé par l'honorable M. Coderre, destiné à réglementer la fabrication, l'essai, l'emmagasinage et l'importation des explosifs;

Le 2e (bill n° 192), déposé par l'honorable M. Hazen, tendant à autoriser un nouveau prêt à la commission du port de Montréal.

ADOPTION D'UNE RESOLUTION RELATIVE AUX PASSAGES A NIVEAU.

La Chambre se déclare en comité général et passe à la discussion d'un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre décide qu'il y a lieu de prescrire qu'une somme de deux cent milles piastres par année sera octroyée et payée sur le fonds du revenu consolidé pendant cinq années consécutives, à dater du 1er jour d'avril 1914, pour aider aux travaux de construction pour la protection, la sûreté et la commodité du public aux passages à niveau, existant le 1er jour d'avril 1909.

(Présidence de M. Blondin.)

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre a-t-il un programme quelconque sur la façon dont l'argent sera dépensé?

L'hon. M. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux): L'emploi des fonds est confié à la commission des chemins de fer du Canada.

Sir WILFRID LAURIER: Je le sais, mais a-t-on préparé un plan?

M. REID: Non.

M. MURPHY: A quelle date expire l'acte primitif autorisant cette dépense?

M. REID: Le 4 avril 1914, et ce bill prolonge sa portée de cinq ans.

(Rapport est fait du projet de résolution qui est adopté.)

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

L'hon. M. REID demande à déposer son projet de loi (bill n° 204).

Cette motion est adoptée et le bill est lu pour la 1re fois.

[M. Borden.]

SUITE DE LA DISCUSSION SUR LA RESOLUTION TENDANT A VENIR EN AIDE AU NORD-CANADIEN.

La Chambre passe à la suite du débat sur la motion du très honorable M. Borden l'invitant à se former en comité général pour la discussion d'un projet de résolution relatif au réseau du Nord-Canadien.

M. WILLIAM GERMAN (Welland): Monsieur l'Orateur, on a déjà dit beaucoup sur ces résolutions, et il sera probablement difficile de présenter un aspect nouveau sur ce point. Toutefois, comme cette question m'intéresse vivement, il me semble que je devrais dire quelque chose non seulement sur la résolution, mais aussi bien sur l'amendement de mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald). Lorsque les promoteurs du Canadian-Northern sont venus demander un subside de $15,000,000 au Parlement, lors de la dernière session, ils ont déclaré qu'ils croyaient que cette somme suffirait à terminer la ligne, et le Gouvernement a renseigné la Chambre dans ce sens. J'ai pris la liberté de prédire à cette époque que $15,000,000 ne serait qu'une goutte d'eau dans la mer pour ces messieurs et que cela ne leur vaudrait rien comme somme suffisante pour parfaire le réseau du Canadian-Northern. Et malgré les déclarations que le premier ministre et les honorables députés qui l'appuient ont faites lors du dépôt de cette résolution, et malgré l'affirmation des promoteurs du projet que $45,000,000 suffiront à terminer le réseau, j'ose dire qu'à mon humble avis ce $45,000,000 ou les revenus de la garantie ne suffiront pas de moitié pour mettre ce réseau au niveau d'un chemin de fer transcontinental, et il ne se passera pas deux ans, ou trois ans au plus, avant que ces messieurs ne reviennent au Parlement demander de nouveaux subsides; et l'un des forts arguments qu'il apporteront alors en faveur de leur demande, sera que l'Etat est leur associé dans cette entreprise, jusqu'à concurrence de 40 millions.

Je crois que le Gouvernement devrait instituer une enquête bien plus approfondie qu'il ne l'a fait, et s'enquérir si ces $45,000,000 suffiront à achever la construction du réseau du Canadian-Northern. En réalité, le Gouvernement ne s'est pas enquis de ce point, car il n'a, au cours de la dernière ou des deux dernières années, institué aucune enquête sur l'affirmation formulée par ces promoteurs que $15,000,000 seraient suffisants. L'année dernière, il a accepté la parole des promoteurs. Il l'accepte encore cette année, et il affirme devant le Parlement que $45,000,000 suffiront. J'ai en-

tendu des industriels de chemins de fer, bien au fait de la situation du réseau du Canadian-Northern, énoncer que ce montant ne sera pas plus de la moitié, s'il atteint ce chiffre, de la somme nécessaire à l'achèvement de ces lignes sur le pied d'un chemin de fer transcontinental. Je ne doute pas qu'il en soit ainsi. Il faudrait, cet été, instituer une enquête minutieuse afin de découvrir si c'est la dernière fois que ces promoteurs s'adressent au Parlement. Je soumets cet argument comme motivant fortement la raison pour laquelle il faudrait adopter l'amendement présenté à ces projets de résolutions par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald).

Dans le discours qu'il a prononcé vendredi après-midi, l'honorable représentant d'Ontario-sud a énoncé que l'amendement apporté par l'honorable député de Pictou indiquait qu'il existait une divergence d'opinion de ce côté (la gauche). Le "Citizen" d'Ottawa a formulé la même allégation. Si les honorables députés ministériels trouvent une fiche de consolation en supposant que cette divergence d'opinion existe de ce côté (la gauche), ils feraient mieux de se détromper à l'instant, car il n'en existe absolument aucune, en ce qui concerne le sort de ce projet de résolution. Mon très honorable ami, le chef de l'opposition, a affirmé que nous étions en faveur d'une aide à accorder à cette grande entreprise, et qu'il ne fallait pas la laisser tomber en déconfiture. L'honorable député de Renfrew-sud a pratiquement assumé la même attitude. Il n'y a toutefois aucune divergence d'opinion de ce côté de la Chambre, et nous sommes tous d'accord à croire qu'aucune aide ne devrait être accordée avant qu'une minutieuse enquête soit instituée sur l'entreprise tout entière et que le Gouvernement ait obtenu des données positives, établissant que non seulement cette aide est nécessaire, mais qu'elle suffira à permettre l'achèvement du réseau, lorsqu'elle aura été accordée. Je crois que la même opinion domine dans tout le pays. Autant que j'ai pu m'en assurer au cours de mes excursions dans le pays, il semble régner une très faible divergence d'opinion à ce sujet. Je crois que le peuple est, à la grande unanimité, d'avis que l'attitude prise par l'opposition à l'égard de ce projet de résolution est la bonne, et qu'il ne faudrait pas voter ces crédits avant d'instituer une enquête approfondie et minutieuse et que, si cette somme est votée, le Gouvernement devrait obtenir de plus fortes garanties que celles que lui procurent les projets de résolutions soumis.

Je crois que le peuple canadien commence à se fatiguer de cette continuelle saignée des finances du Canada au profit de l'exploitation des chartres des chemins de fer. Le Canada a placé d'énormes sommes d'argent et donné de fortes garanties afin d'aider aux chemins de fer, et le peuple pense qu'il ne faudrait pas accorder de nouvelle aide à cette entreprise avant que l'enquête la plus minutieuse ait décidé si cette aide est nécessaire, que l'intégralité des subsides jusqu'ici octroyés par le Parlement fédéral et par les législatures provinciales a exclusivement été consacrés à la construction de ce réseau, et qu'il n'a été fait emploi inutile d'aucune somme. Je n'ai aucune hostilité ni contre MM. Mackenzie et Mann, ni contre l'entreprise, ces messieurs ont entrepris la construction d'un énorme réseau de chemins de fer. En ce qui me concerne, je suis parfaitement consentant à leur venir en aide d'une manière régulière, comme je les ai aidés dans le passé au moyen de mon vote dans cette Chambre. Toutefois, je ne crois pas que ces messieurs devraient soulever des objections, s'ils sont en butte à une violente critique dans cette Chambre. Ils ont reçu d'énormes subventions, le Parlement fédéral leur a octroyé une grande aide, et ni le Parlement ni le gouvernement fédéral n'a jamais contrôlé les sommes qu'ils ont dépensées. Il existe par tout le pays un sentiment prononcé—justifié ou non—pour ma part, je le crois grandement justifié—que malgré l'assertion du premier ministre ils n'ont réalisé aucuns profits dans la construction de ces chemins de fer, ces messieurs ont, de fait, réalisé d'énormes sommes d'argent, non pas peut-être autant dans la construction de ces voies ferrées que dans leurs négociations avec elles.

Il ne doit pas être nécessaire de dire du mal de la proposition, non plus que de MM. Mackenzie et Mann. Même revêtue des brillantes couleurs dont l'a enveloppée le très honorable premier ministre, la proposition est déjà assez mauvaise en elle-même pour que nous n'ayons pas à la critiquer. Ce qu'il faudrait, à mon sens, ce serait une enquête et des explications complètes sur la conduite de MM. Mackenzie et Mann relativement à cette entreprise.

Une objection qu'a soulevée le très honorable chef de l'opposition, c'est que, par suite des arrangements faits entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et l'administration du Canadian-Northern, ce transcontinental allait être soumis à de telles restrictions que le peuple canadien en

souffrirait. Le solliciteur général cherche à repousser cette objection en disant que, grâce à l'article 6 de la loi des chemins de fer, ces arrangements n'apporteront point d'entrave à l'action du Parlement fédéral. Voici ce que dit l'article 6:

Chaque fois que le Parlement du Canada déclare qu'une ligne dont la construction ou l'exploitation a été autorisée par une loi spéciale de la législature de l'une des provinces est d'utilité publique por tout le Canada, la présente loi s'applique à ce chemin de fer et à la compagnie qui le construit et qui l'exploite, à l'exclusion de toutes les dispositions de la loi spéciale de la législature provinciale incompatibles avec la présente loi, et au lieu de toute loi générale de la province concernant les chemins de fer.

La loi spéciale dont il est parlé ici est la loi relative à l'autorisation de la compagnie. L'article 6 ne dit pas à l'exclusion de tous les arrangements qui ont pu être faits entre le gouvernement de la Colombie-Anglaise et la compagnie; d'où il suit qu'en droit le Parlement n'a pas qualité pour enlever à la Colombie-Anglaise aucun des droits qui lui assure l'accord intervenu entre elle et le Canadian-Northern. Le Parlement fédéral excéderait donc ses pouvoirs en édictant une loi dans le but de rendre ineffective cette convention. Le Parlement fédéral ne peut absolument pas faire une loi dont l'effet serait d'empêcher l'application des causes de cet accord.

Il existe un traité entre une compagnie et le gouvernement de la Colombie-Anglaise, traité que la législature de cette province a ratifié, et rien dans ces résolutions ne peut enlever aux habitants de la province les avantages qui leur sont faits par cette convention. Avant que devienne loi le bill que la résolution nous annonce, il serait opportun d'obtenir de la Colombie-Anglaise son consentement au retrait de la convention qu'elle a avec le Canadian-Northern-Pacific ou de faire établir de quelque manière quels sont à cet égard les droits du Parlement fédéral. Le gouvernement canadien ne devrait assurément pas s'associer à une compagnie dont le chemin de fer est partiellement assujéti à l'autorité d'une province. Ce transcontinental où le Gouvernement se propose de devenir actionnaire devrait être exclusivement soumis à la juridiction du Parlement fédéral, sans que le gouvernement ni la législature d'aucune province ait rien à y voir. C'est pourquoi le projet de résolution devrait attendre que l'on ait définitivement tranché cette question.

Il est certain que, dans un examen de cette question, les considérations d'ordre financier priment toutes les autres. Selon le premier ministre et le solliciteur général, nous sommes ici en présence d'une entreprise qui menace ruine. Le premier ministre a dit le 13 mai (page 3966 des Débats):

Il devint évident il y a quelques mois que cette entreprise ne pourrait pas être menée à bonne fin sans une nouvelle aide.

Et il énonce ensuite les diverses raisons qui rendent cette aide nécessaire. A son tour, le solliciteur général s'exprime comme il suit à la page 3991 des Débats:

Le fait n'en subsiste pas moins que le système se trouve aujourd'hui dans une posture où il ne peut, suivant la nature des choses, devenir un placement avantageux, ni être assuré du succès, à moins qu'on ne lui fournisse les fonds nécessaires au parachèvement de cette voie ferrée.

Le Gouvernement projette de s'associer à une compagnie dont les membres du cabinet eux-même reconnaissent l'état d'insolvabilité, état qu'ils veulent faire cesser à l'aide des fonds publics. Si cette compagnie est insolvable, comme l'assurent le premier ministre et le solliciteur général, où prendront-ils la garantie des avances projetées? Selon le solliciteur général, le Gouvernement se fait donner d'amples garanties; mais, en même temps, il ajoute que la compagnie est insolvable et ne peut être assuré de succès, à moins qu'on ne lui fournisse les fonds nécessaires au parachèvement de la ligne. Il me semble que le Gouvernement énonce là une singulière proposition. Il commence par dire que l'entreprise est ruinée et, tout de suite, il nous engage à faire nos appréhensions; les biens sur lesquels nous prenons une garantie assureront amplement, dit-il, le remboursement des fonds qui lui sont avancés. Si entre ces deux propositions les membres de la droite peuvent établir même un semblant d'harmonie, ils feront plus que je ne saurais faire. Pourquoi cette compagnie sera-t-elle insolvable, après que ses obligations lui ont été garanties pour des millions de dollars par le Gouvernement fédéral et par les gouvernements des diverses provinces. Est-ce que le Gouvernement a recherché les causes de cette insolvabilité? Je suis sûr que non, et son ignorance à cet égard n'est pas moindre que la mienne; elle est même peut-être plus profonde, en ce que j'ai à cet égard des soupçons qu'il n'accepte pas. J'ai une idée des motifs qui engagent les promoteurs de cette entreprise à venir demander de l'aide au Parlement, lorsque déjà, selon moi, ils ont obtenu toute l'aide nécessaire au parachèvement de la ligne. Leur conduite étant de tout point blâmable, je compte bien qu'ils n'en prendront pas ombrage, si je dis qu'avec tout l'argent qu'ils

ont reçu il faut qu'ils aient trop délibérément détourné de leur but les subsides qui leur ont été accordés. Une opinioon qui a cours dans tout le pays veut que MM. Mackenzie et Mann soient riches de plusieurs millions, et c'est bien ce que je pense.

Cette entreprise a débuté, en 1896, je crois, par l'acquisition dans la province du Manitoba d'une petite ligne de chemin de fer. A cette époque, MM. Mackenzie et Mann étaient loin d'être riches, et, lorsque dans ce pays des hommes peu fortunés parviennent à une telle opulence, le public se forme d'ordinaire une idée assez juste de la source d'où elle a été tirée. On ne saurait nier qu'en 1896 l'état de fortune de ces messieurs n'ait été fort précaire, et qu'ils ne soient aujourd'hui excessivement riches. Il est de fait que, depuis l'achat en 1896 de ce chemin de fer du Manitoba, MM. Mackenzie et Mann ont fait leur constante occupation de bâtir des voies ferrées, comme l'a dit le premier ministre. Par quel moyen ces hommes auraient-ils acquis cette énorme fortune, si ce n'est dans la construction de ces chemins de fer et dans la manipulation et le placement des sommes qu'ils ont obtenues du Parlement fédéral et des législatures provinciales. Mon très honorable ami assure que MM. Mackenzie et Mann n'ont tiré aucun profit de la construction de ce réseau; je voudrais bien le croire, mais alors qui me dira où leur vient la richesse que chacun leur attribue. Mon très honorable ami nous a lu la déclaration d'un employé du bureau de MM. Mackenzie et Mann, un M. Mitchell, je crois, déclaration qui paraît à la page 3803 (v. a.) du compte rendu des débats. M. Mitchell jure que ces hommes n'ont tiré, qu'il sache ou pense, aucun profit de la construction de ce réseau. Si cela est vrai, il me semble fort étrange que MM. Mackenzie et Mann n'aient pas eux-mêmes signé cette déclaration. S'ils n'ont tiré aucun profit de cette entreprise, cela ne pouvait leur faire tort de le déclarer formellement. Sir William Mackenzie a fait paraître dans le "Citizen" d'Ottawa il y a quelque temps un entrefilet dans lequel il nie avoir employé à d'autres fins, comme on l'en accuse, les deniers recueillis en vue de la construction de ces lignes. Je ne crois pas avoir jamais entendu dire que ces fonds aient été employés à d'autres fins que celles de construire ces lignes, mais il néglige de parler des profits qu'ils ont faits, lui et sir Donald Mann. Ils ont bien soin de ne faire eux-mêmes aucune déposition à ce sujet, et ils ont recours pour cela aux bons offices d'un employé de leur bureau, qui déclare ne pas croire qu'ils ont tiré des profits de cette entreprise. Cette précaution de ne rien dire eux-mêmes à cet égard autorise suffisamment la Chambre à une acceptation de l'amendement que propose l'honorable député de Pictou (M. Macdonald) et à remettre à six mois l'examen de cette affaire. Il conviendrait donc de se renseigner à fond sur la conduite de ces hommes, et, si une enquête démontrait qu'ils ont fait des profits illégitimes, que les deniers mis à leur disposition ont été employés à des fins pour lesquelles ils n'auraient pas dû l'être, le Parlement saura à quoi s'en tenir.

Le premier ministre a dit de plus que ces messieurs avaient le droit de prendre certaines terres publiques au Manitoba. Le très honorable député a dit:

> Il est toutefois juste de dire qu'on a représenté que sir William Mackenzie et sir Donald Mann avaient placé dans cette entreprise de forts actifs qu'ils auraient pu légalement garder à leur propre profit, aux débuts du développement de ce réseau.
>
> Je crois qu'on devrait dire, en toute justice pour ces messieurs, que toutes ces terres qu'ils auraient pu légalement retenir comme leur propriété absolue, s'ils l'avaient désiré, n'ont pas été retenues, sauf, je crois, 100,000 acres.

Je diffère d'opinion avec le ministre sur ce point. Pourquoi ces terres ont-elles été appropriées par les législatures provinciales? Pour appartenir à Mackenzie et Mann? Pas du tout; c'était pour servir à la construction de ces réseaux, et ces messieurs étaient tenus de ne pas posséder ces terres en propre, à moins de défrayer eux-mêmes la construction du chemin de fer. Quelqu'un prétendra-t-il qu'ils l'ont fait, qu'ils ont déboursé un seul dollar de leur propre argent dans cette entreprise, soit pour la construction ou pour d'autres fins? Ils ont utilisé ces terres, ou auraient dû les utiliser, et je suppose qu'ils les ont utilisées pour la construction de ces lignes, sauf 100,000 acres qu'ils ont apparemment gardés pour eux-mêmes et qu'ils n'avaient absolument aucun droit de s'approprier, à moins de les avoir mérités, selon les dispositions de la loi qui les appropriait. Je dis que c'est insulter à l'intelligence de ce Parlement et à l'intelligence du peuple du Canada que prétendre que ces messieurs sont si hautement philanthropes qu'ils ont, dans leur grande libéralité, remis au pays ou pour les fins de la nation, quatre millions d'acres de terre qu'ils pouvaient garder en propre et sur lesquels ils auraient fait

de grandes fortunes; car ils n'avaient aucun droit, de prime abord, d'asservir ces terres à leurs propres fins. Elles devaient servir à la construction de leurs lignes, et je suppose qu'elles l'ont été, sauf les 100,000 acres qu'ils ont gardés. On affirme qu'ils ont réalisé 17 millions sur une partie de ces terres, et qu'il en reste assez pour réaliser 12 millions qui seront affectés à la construction de ces réseaux. Et quoi de plus? On prétend, et je le prétends aussi, et l'on croit un peu partout que MM. Mackenzie et Mann ont fait de grandes fortunes dans la manipulation de ces chemins de fer, et qu'ils ont l'argent soit en numéraire ou en entreprises absolument étrangères au Canadian-Northern. Mais qu'ont-ils de plus? $158,611,000 de capital-actions de cette entreprise sont émis. Le solliciteur général soutient que ce capital-actions est un actif de valeur. Il s'est glorifié au sujet de ces résolutions d'avoir pris une hypothèque sur ce capital-actions. Je dis que MM. Mackenzie et Mann possèdent virtuellement chaque dollar de ce stock.

Aux termes du projet on le remet au Canadian-Northern, et MM. Mackenzie et Mann possèdent le Canadian-Northern. Sur $77,000,000 de capital-actions émises par le Canadian-Northern, MM. Mackenzie et Mann possèdent $70,000,000; et l'an dernier, comme un honorable député l'a dit, ils ont émis un certificat de $7,000,000 d'actions en faveur de l'Etat; de sorte qu'ils possèdent virtuellement, en dehors de toute richesse qu'ils auraient pu acquérir dans la construction et dans la manipulation de ces chemins de fer, $158,161,000 de capital-actions de ces compagnies filiales ou autres. Pourquoi ces messieurs ne construiraient-ils pas le réseau? Le solliciteur général dit, en parlant de ces valeurs et de ces actions:

> Conséquemment, le Canadian-Northern possède toutes ces compagnies, ses dettes obligataires et les émissions d'actions, sujettes seulement à cette charge créée par l'acte fiduciaire ou le nantissement de 1902.

On concède que MM. Mackenzie et Mann possèdent le Canadian-Northern. Conséquemment, Mackenzie et Mann possèdent toute l'entreprise, d'un bout à l'autre; et pourquoi n'emploieraient-ils pas une partie de ces richesses, acquises dans la construction et dans la manipulation de ces chemins de fer, à compléter ces réseaux? Ils n'ont pas payé une seule piastre de leur propre argent sur ces actions, qu'ils ont acquises par leurs manipulations des chartes de chemins de fer, et j'ose dire que si MM. Mackenzie et Mann étaient assignés devant un tribunal, ni l'un ni l'autre ne jurerait avoir payé une seule piastre de sa propre bourse pour une action quelconque de ce capital. Pourquoi le conservent-ils alors, et pourquoi demandent-ils encore 45 millions au Trésor public pour augmenter la valeur de l'intérêt qu'ils ont obtenu pour rien. C'est à mon avis inconcevable. Pourquoi les actions ne seraient-elles pas émises par la construction du chemin de fer? Pourquoi l'émission de ce capital-actions est-elle autorisée par le Parlement et par les législatures provinciales? Une compagnie est incorporée par le Parlement au capital-actions d'une somme donnée, et avec pouvoir d'émettre des certificats d'actions jusqu'à concurrence d'une certaine somme, dans le but de permettre aux promoteurs de trouver l'argent nécessaire à l'achèvement de leur entreprise—non pas pour permettre aux promoteurs d'empocher les certificats, comme cela s'est fait dans le cas qui nous occupe.

Ce stock devrait être employé aux fins auxquelles il était destiné, et dans la plus grande mesure possible. Je tiens de bonne source,—d'aussi bonne source que le Gouvernement puisse trouver sur ce point, car je le tiens de Mackenzie et Mann eux-mêmes,—que ces deux messieurs auraient pu trouver sur le marché de Londres, il y a deux ans, tout l'argent voulu pour terminer ce réseau, s'ils avaient consenti à abandonner la majorité des actions, mais ils ont insisté sur la conservation de leur contrôle dans cette entreprise. Je suis fermement convaincu qu'ils pourraient aujourd'hui dans ces conditions trouver tout le numéraire nécessaire à l'achèvement du réseau. Le premier ministre a parlé très franchement sur cette phase de la situation. Il a dit (page 3802 du hansard) (v.a., n.r.):

> Je suis libre d'admettre qu'à mon avis il eût mieux valu, lorsque l'idée de cette entreprise s'est fixée dans l'esprit de sir William Mackenzie et de sir Donald Mann, s'ils avaient songé par le passé à s'associer, au moyen de leurs fortes possessions d'actions communes, et de leur propriété presque exclusive de l'entreprise, aux organisations financières solides qui auraient pu être entraînées dans l'entreprise, je crois, de sorte, que l'état de choses qui se présente ne se serait pas produit aujourd'hui.

Je tiens compte au premier ministre de cette franche déclaration, et c'est exactement la situation que le public se figure sans cesse: Mackenzie et Mann auraient pu s'associer en assez bonne proportion des intérêts financiers, pour terminer la ligne qui serait peut-être finie maintenant sans leur

avarice sans bornes, leur vanité peut-être, à détenir eux-mêmes la majorité des actions. On n'a pas employé le capital aux fins qui lui étaient destinées, c'est-à-dire trouver de l'argent pour terminer le réseau. Je crois qu'ils auraient pu avoir l'argent pour le faire; mais non, ils ont préféré garder les actions pour eux-mêmes. Ils veulent posséder le réseau à eux seuls, et ils cherchent à se domestiquer l'Etat lui-même au moyen de cette proposition; ils y réussiront peut-être bien s'ils parviennent à entraîner le Gouvernement comme actionnaire secondaire dans cette entreprise, avec un placement de $45,000,000, dont l'emploi restera aux mains de Mackenzie, Mann et compagnie.

Supposons que le Gouvernement dût venir à la rescousse. Que fallait-il faire? Le solliciteur général dit que le Gouvernement a fait tout ce qu'il pouvait. En relevant la déclaration du très honorable chef de l'opposition disant que la garantie reçue était illusoire, le solliciteur général disait: " Le très honorable député peut-il nommer quoi que ce soit qui appartienne au Canadian-Northern ou aux autres compagnies, sur quoi nous n'ayons pas garantie?" Je puis dire qu'autant qu'il s'agit de ces compagnies le Gouvernement a pris garantie sur tout ce qu'elles ont comme propriété corporative, mais je prétends malgré cela que la déclaration du très honorable chef de l'opposition, sur le fait que ces garanties sont illusoires, est bien fondée. A la page 9 du Livre bleu, on voit le parcours en exploitation sur tout le réseau, soit 7,-236 milles 51. Je sais quelque chose d'un de ces chemins de fer, et si le Livre bleu n'est pas plus exact sur les autres lignes qu'il l'est au sujet du Niagara-St-Catharines-Toronto, il est plutôt indigne de confiance. La longueur en exploitation du chemin de fer Niagara-St-Catharine-Toronto est fixé à 75 milles dans le Livre bleu. Ce chemin de fer passe dans une partie du comté de Welland. Il va de Port-Dalhousie, sur le lac Ontario, à Port-Colborne, sur le lac Erié, une distance qui ne dépasse pas 24 milles. Il va de la ville de Thorold, comté de Welland, à Niagara, une distance d'environ 10 milles. Il y a aussi une ligne, terminée récemment—mais je ne sais pas si elle est exploitée—entre la ville de St-Catharines et l'ancienne ville de Niagara, à l'embouchure du Niagara une distance d'environ 12 milles. Cela fait un total de 46 milles. La même compagnie possède des chemins de fer électriques, l'un entre Thorold et St-Catharines, et l'autre dans la ville de Niagara, qui sont compris, je le suppose, dans ces 75 milles. Ces lignes de tramway ont 4 ou 5 milles de longueur. Le parcours comprend aussi peut-être des tronçons d'une faible et peu coûteuse proportion à St-Catharines. Le parcours total du Niagara-St-Catharines-Toronto, comprenant tous ces chemins de fer, ne dépassera pas 50 milles. Je dirai contre tous que 55 milles comprendront tout le parcours en exploitation du Niagara-St-Catharines-Toronto, y compris les têtes de ligne, les embranchements et les tramways.

On assigne à cette voie ferrée une longueur de 20 milles de plus qu'elle n'a en réalité. Si l'on a surfait dans la même proportion tous les autres chemins de fer qui composent le réseau que l'on exploite par tout le pays, on se trouve, je présume, avec 3,000 milles de voies ferrées de plus qu'il n'en existe réellement; car si l'on a fait un écart de 20 milles à propos d'un embranchement de chemin de fer de 55 milles de longueur, quel doit donc être l'écart lorsqu'il s'agit des 7,236 milles de voies ferrées qui composent le réseau tout entier? Il doit s'élever à quelque chose comme 3,000 milles. Mais même en supposant que l'état que Mackenzie et Mann ont fourni au Parlement soit exact, que constatons-nous? Aux pages 30 et 32, nous trouvons que les 7,236 milles de voies ferrées ont coûté $312,-818,910, et que cette somme porte des intérêts déterminés. Les diverses obligations émises s'élèvent à $312,818,910, et les charges représentent une somme de $12,927,-983, soit un montant total de $325,746,893, principal et intérêts compris. Cette somme totale est un peu plus élevée que les chiffres qui nous ont été fournis par le premier ministre; mais ce sont pourtant là les chiffres que contiennent les Livres bleus. Sur ces 7,236 milles de voies ferrées en exploitation, nous constatons que la compagnie a émis des obligations, qui, avec les charges fixes, s'élèvent à la somme de $325,746,893, ce qui porte à environ $46,000 le coût de chaque mille de cette voie ferrée qui est actuellement en exploitation. Puis encore, cet état ne fait pas mention de certaines lignes de chemin de fer, par exemple, la ligne de Niagara-St-Catharines ne s'y trouve pas incluse, et il doit y avoir des charges fixes relativement à cette voie ferrée. Sont-ce des obligations ou des garanties que l'on a émis pour la construction de cette ligne? Je n'en sais rien. Dans cet état, on ne parle pas non plus des charges permanentes et des obligations qui ont trait

au Canadian-Northern de la Saskatchewan. Pourquoi n'a-t-on pas mentionné ces lignes dans l'état en question. Il m'est impossible de le dire.

Et maintenant, quelle garantie recevons-nous par l'hypothèque qui nous est consentie? Chaque mille de chemin de fer répond pour $46,000 ou plus d'obligations et de charges fixes, et j'irai jusqu'à dire que la garantie ne se monte pas à grand'chose. Vaus avez également un gage privilégié sur les actions, selon qu'il est stipulé dans l'alinéa (*a*) de l'article 2 de la résolution:

Accorder une première hypothèque ou charge fixe, et spécifique, sur les actions énumérées dans la première partie de la deuxième annexe des présentes résolutions.

La somme totale des actions énumérées dans cette annexe est de $62,487,500. Je demanderai au solliciteur général s'il veut être assez bon de me dire à combien il estime la valeur de ces actions, ou même s'il croit qu'elles aient une valeur quelconque? Il existe plusieurs des compagnies auxiliaires qui n'ont pas encore émis d'actions; par exemple, les actions du Canadian-Northern Manitoba Railway et de la Mont Royal Tunnel and Terminal Company devront être cédées aux fidéicommissaires, lorsqu'elles seront mises sur le marché.

M. MEIGHEN: On n'a pas fait d'évaluation distincte relativement aux actions de ces différentes compagnies.

M. GERMAN: Est-ce que le solliciteur général estime qu'elles n'ont aucune valeur?

M. MEIGHEN: Pas du tout; cette valeur sera en raison de la prospérité dont jouira cette voie ferrée, et cela ne servirait guère d'essayer de leur fixer une valeur déterminée à l'heure actuelle.

M. GERMAN: De sorte que le Gouvernement prête $45,000,000 sur la garantie d'une entreprise qui ne vaudra quelque chose que grâce à l'argent qu'on lui avance?

M. MEIGHEN: C'est en partie vrai.

M. GERMAN: Si ce prêt de $45,000,000 ne suffit pas à rendre cette garantie valable, le Canadian-Northern n'aura qu'à le dire, et l'année prochaine, le Gouvernement sera encore obligé de sortir du Trésor public une autre somme de $45,000,000 afin de donner de la valeur à ces garanties.

Le reste de l'actif de la compagnie, à l'exception des réserves qu'a énumérées mon honorable ami de Renfrew-sud (M. Graham), est à cette minute hypothéquée pour sa pleine valeur. J'irai jusqu'à dire qu'il n'y a pas un homme au courant de la situation qui ne soit prêt à admettre cela ou à considérer que cette garantie est illusoire.

[M. German.]

Je suis porté à croire qu'elle est tellement illusoire, qu'il n'y a pas même l'ombre d'une garantie. Considérons un peu les hypothèques qui grèvent déjà l'entreprise. Il existe déjà, à l'heure actuelle, des titres et obligations en cours jusqu'à concurrence de plus de $47,000 par mille, puis vous recevez un gage privilégié sur des actions représentant une somme de $60,000,000, qui n'ont pas coûté un seul sou, du moins de leur propre argent, à Mackenzie et Mann, et auxquelles le solliciteur général lui-même ne saurait attribuer une valeur, pour le moment. Enfin, vous recevez un second ou un troisième gage sur d'autres titres, qui sont en ce moment sous le régime de l'acte de fidéicommis de 1903, et qui sont engagés pour leur pleine valeur. Voilà la situation et voilà la garantie que le Gouvernement a obtenue en retour de ce prêt de $45,000,000.

A la page 3825 des Débats, le solliciteur général fait une autre affirmation, dont voici le texte:

De cette manière-là, nous nous trouvons à avoir toutes les propriétés de ces compagnies en garantie pour le prêt que nous avons consenti. Y a-t-il quelqu'un qui puisse nous suggérer autre chose que nous aurions pu faire.

Monsieur l'Orateur, suivant mon opinion, je puis suggérer autre chose que l'on peut faire, et ce quelque chose serait à l'avantage du pays. Je voudrais bien que le premier ministre ou le solliciteur général me disent pourquoi ils n'ont pas inclus dans les propriétés grevées par ce nantissement les $60,000,000 d'actions que détiennent Mackenzie et Mann dans la Canadian-Northern Railway Company, s'ils sont convaincus que les actions de ces compagnies valent quelque chose ou viendront à avoir quelque valeur. On prend une hypothèque sur des lignes qui ne sont pas encore en exploitation; on accepte en garantie les actions de compagnies qui ne valent pas un dollar, et sur la valeur desquelles le solliciteur général lui-même ne peut se prononcer, mais on laisse de côté les seules actions qui peuvent acquérir une certaine valeur, c'est-à-dire les $60,000,000 que Mackenzie et Mann détiendront dans la Canadian-Northern Railway Company, si le projet actuel devient loi. J'aimerais que le premier ministre et le solliciteur général me donnent les raisons qui les ont empêchés d'inclure cette somme de $60,000,000 dans le garantie donnée à l'Etat?

M. MEIGHEN: C'est parce que nous l'avons de fait, cette garantie. Si ces actions ont quelque valeur, nous avons une première hypothèque actuellement sur

toutes les propriétés de la compagnie, qui valent quelque chose, et en cas de forclusion, nous nous trouverions, de fait, à avoir mainmise sur tout ce que possède la Cadian-Northern Railway Company. Quel avantage y aurait-il a adopter la méthode que suggère l'honorable membre?

M. GERMAN: Quel avantage y a-t-il à accepter un gage sur les $62,000,000 d'autres actions, qui se trouvent exactement dans la même situation? Ces actions sont cédées au Canadian-Northern.

M. MEIGHEN: Pas du tout.

M. GERMAN: Mon honorable ami répond non, mais c'est la même chose, car ces actions sont toutes rétrocédées au Canadian-Northern et comprennent tout l'actif que possède le Canadian-Northern, lequel devrait inclure ces actions, ainsi que les $60,000,000 qui appartiennent à Mackenzie et Mann, et non au chemin de fer Canadian-Northern. Le nantissement consenti à l'Etat ne s'étend pas à ces actions, et McKenzie et Mann peuvent en faire ce qu'ils voudront. Si l'intérêt est payé, McKenzie et Mann détiendront ces $60,000,000 d'actions, et ils pourront se trouver maîtres non seulement de la compagnie, mais aussi du Gouvernement.

M. MEIGHEN: Je puis peut-être ajouter quelques explications, qui rendront la chose claire pour l'honorable membre. Il est absolument vrai qu'en prenant une hypothèque sur le Canadian-Northern, cette hypothèque couvrirait ordinairement tout l'actif de ce chemin de fer, y compris les $62,000,000 d'actions; mais la différence consiste en ceci: grâce à la méthode que nous avons adoptée, nous nous trouvons à avoir un gage privilégié sur ces actions. Si l'on adoptait au contraire la méthode que suggère l'honorable membre, les actions seraient d'abord sujettes à assurer la garantie de la dette de $312,000,000, et l'Etat ne viendrait qu'en second lieu. Voilà toute la différence. Grâce à la méthode que nous avons suivie, nous obtenons un gage fixe sur le droit de réméré de ces compagnies que représentent ces actions, tandis qu'autrement nous ne nous trouverions qu'à recevoir des hypothèques spécifiques sur les compagnies individuelles, jusqu'à concurrence des sommes d'argent qu'elles recevront.

M. GERMAN: Avec toute la déférence que je dois au solliciteur général, je prétends que son explication est tout aussi illusoire que la garantie qu'il a acceptée, car McKenzie et Mann sont les propriétaires de ces actions, et ils peuvent les donner en garantie à l'Etat et les débarrasser de toutes les autres charges qui les grèvent. Si le Gouvernement avait dit: Nous voulons que ces actions soient comprises dans le nantissement, on aurait pu le faire à titre de charge antérieure, contre n'importe quoi et n'importe qui.

M. MEIGHEN: Pas du tout.

M. GERMAN: C'est là où nous différons d'opinion, le solliciteur général et moi. Je ne puis comprendre comment il peut en arriver à une proposition de cette nature. Mackenzie et Mann possèdent ces actions, qui sont libérées de toutes charges. Ces $60,000,000 sont donc le capital qui a le plus de valeur de toute l'organisation, car ces actions émises par le Canadian-Northern, la compagnie mère, représentent le capital d'une compagnie, qui, aux dires du premier ministre et du solliciteur général, possède la partie du réseau qui traverse le cœur du Canada, et qui est réellement la seule portion lucrative du chemin de fer, c'est-à-dire cette partie du réseau qui s'étend de Port-Arthur à Edmonton. Mackenzie et Mann possèdent $60,000,000 des actions de cette compagnie; ils possèdent de plus des actions des compagnies auxiliaires, et cependant nous avons entendu le solliciteur général avouer que, à la demande de M. Z. A. Lash, le Gouvernement a consenti à ne pas inclure dans les valeurs négociables ces $60,000,000 d'actions que possèdent Mackenzie et Mann. Si l'honorable ministre a besoin de suggestions relativement à ce qu'il aurait pu faire de plus, je lui conseille d'inclure dans les propriétés sur lesquelles est garantie l'hypothèque du Gouvernement ces $60,000,000 d'actions. Il est également une autre chose que l'on peut encore faire, selon que l'a suggéré l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham), et ce serait de forcer Mackenzie et Mann à placer quelque peu de leurs capitaux dans cette entreprise. Je fais cette affirmation, et je ne crois pas que l'on me contredise: non seulement Mackenzie et Mann ont fait des profits énormes, grâce à ces manipulations en fait de chemins de fer, mais jamais, depuis les débuts jusqu'à cette heure, ils n'ont mis un sou de leur argent dans cette entreprise, sur laquelle ils exercent cependant une parfaite maîtrise. Ils ont également la haute main sur les compagnies auxiliaires et sur la compagnie mère, et, à l'heure actuelle, ils essaient d'obtenir du Gouvernement un prêt de $45,000,000, contre l'abandon de $40,000,000 valant d'actions, et, de cette façon, de s'asservir, jusqu'à un cer-

tain point, du moins, le Gouvernement du jour, sinon les gouvernements qui viendront ensuite.

Il faudrait les obliger de conserver leurs propres fonds à cette entreprise. Le solliciteur général ne semble guère tenir compte de la question de direction. En réalité, on transfère à la compagnie du Nord-Canadien les actions de toutes les compagnies auxiliaires et fusionnées, puis on porte les actions de la compagnie du Nord-Canadien de $92,000,000 à $100,000,000. L'Etat détiendra $40,000,000 de ces actions et Mackenzie et Mann, $60,000,000. Le solliciteur général a probablement fait partie de la minorité des actionnaires d'une compagnie, et il le sait, c'est la majorité des actionnaires en valeur qui ont la haute main. Dans la supposition que la compagnie ne manque pas à ses obligations et que l'intérêt sur les valeurs garanties soit acquitté, quelle est la situation? Mackenzie et Mann ont la haute main non seulement sur la compagnie mère, mais encore sur le Nord-Canadien et ses filiales, tandis que le Gouvernement ne compte qu'un directeur dans le bureau de la compagnie du Nord-Canadien et n'en compte aucun dans les bureaux des compagnies filiales ou fusionnées.

M. MEIGHEN: Oui, il y en a.

M. GERMAN: Le Gouvernement compte un directeur dans chaque filiale?

M. MEIGHEN: Oui.

M. GERMAN: Vous pouvez avoir deux directeurs dans chaque compagnie, si vous le désirez; mais le Gouvernement n'y gagnerait absolument rien, parce qu'il n'aurait pas la maîtrise conférée par la majorité des votes. Mackenzie et Mann dominent toute la situation, et on voit combien il leur est facile de dévier tout simplement, comme on l'a déjà fait et comme on le fera encore, tous les profits de ces compagnies non pas vers des objectifs illégitimes ou illégaux, mais vers des objets qui empêcheraient ces compagnies de jamais payer de dividendes sur ces $40,000,000. S'il n'y avait en cause qu'une seule compagnie, passe encore; mais il existe vingt-neuf sociétés différentes, distinctes, y compris le Nord-Canadien; il y a tout autant de conseils de direction et d'administrations distinctes et de contrôles indépendants; et les dividendes, s'il y en a, seront consacrés aux objectifs auxquels la majorité des directeurs de ces sociétés distinctes pourront les appliquer. Où le Gouvernement pourrait-il obtenir une compensation quelconque pour les deniers consacrés à pareille entreprise?

A mon avis, monsieur l'Orateur, la direction de ces entreprises est de suprême im-

[M. German.]

portance, et il faudrait que le Gouvernement obtint cette autorité. Je le répète, Mackenzie et Mann auraient pu emprunter de l'argent sur le marché libre des capitalistes de Londres, pour le parachèvement du réseau, s'ils eussent jugé bon de se dessaisir de la maîtrise. Mais il apprécient tellement les avantages résultant de cette maîtrise qu'ils risqueraient volontiers de voir l'entreprise aboutir à l'insuccès, plutôt que de se dessaisir de ce contrôle. Ils comptaient sans doute sur les influence auprès du Gouvernement pour en obtenir cet argent, tout en conservant la maîtrise de ces entreprises. A mon avis, il est donc de la plus haute importance que le Gouvernement obtienne la haute main avant que les résolutions à l'étude franchissent une autre étape. Il faudrait ajourner l'étude de cette proposition, pour une double raison; d'abord, parce qu'il existe de graves doutes au sujet de cette convention et de son effet, entre la province de la Colombie-Anglaise et la compagnie du Nord-Canadien, et il faudrait dissiper tous ces doutes avant que le Gouvernement entre en association avec ces compagnies. En outre, il faudrait ajourner la délibération de la proposition jusqu'à ce qu'on ait fait une enquête approfondie sur les agissements de Mackenzie et de Mann à l'égard de ces entreprises depuis le début et afin de s'assurer s'il y a eu détournement de fonds, comme on l'affirme ouvertement dans le public. Il faudrait ajourner l'étude de cette proposition jusqu'à ce que l'on ait mieux déterminé le prix de ces titres, et cela, une fois constaté, il faudrait s'assurer si la somme en question suffit pour l'achèvement du réseau. Je le répète, je tiens de bonne source que cette somme est de moitié suffisante pour l'achèvement du réseau en conformité du type d'un bon réseau transcontinental. Si cette somme est insuffisante, le Parlement fédéral devrait le savoir, au préalable, avant d'engager des fonds dans cette entreprise, en donnant à la compagnie une garantie de $45,000,000. S'il est constaté, après enquête et mûre délibération, qu'il soit nécessaire ou utile de garantir les obligations pour Mackenzie et Mann, afin de leur permettre d'acheter le réseau, le Gouvernement devrait prendre un intérêt dominant, sinon $60,000,000 du moins 51 pour cent des actions de la compagnie, de sorte qu'il les détienne en ses propres mains, par l'entremise de ses propres directeurs, afin de s'assurer que les recettes de cette compagnie dorénavant seront consacrées au paiement des dividendes de cette entreprise, au lieu de passer aux mains de spéculateurs qui les dévierons vers leurs propres usages.

Pour ces raisons dont je viens de faire un bien imparfait exposé, le Parlement prêtera son appui, j'en suis convaincu, à l'amendement du député de Pictou et ajournera la délibération de ces résolutions jusqu'à ce qu'on ait fait enquête et que les Chambres se réunissent dans six mois.

M. J. E. ARMSTRONG (Lambton-est) : Monsieur l'Orateur, je suis bien aise de pouvoir prêter mon appui à la résolution en discussion. Le public canadien, j'en suis convaincu, voit d'un bon œil le débat prolongé qui s'est déroulé autour de cette entreprise, et que le Gouvernement n'a rien négligé pour présenté au Parlement tous les renseignements voulus à cet égard. Mon honorable collègue (M. German) affirme qu'il faut une nouvelle enquête; mais à son avis, il faudrait faire un examen inquisitorial des affaires de Mackenzie et Mann. Nous ne saurions soumettre à enquête les affaires privées de Mackenzie et Mann. La compagnie du Nord-Canadien est une corporation publique, et la proposition dont est saisi le Parlement a été soumise à l'examen le plus approfondi. Les contrôleurs du département des Chemins de fer, du réseau de l'Intercolonial, et du département des Finances, bref tous les experts émérites de l'Etat ont aidé de leurs lumières ceux qui ont préparé ces résolutions. Ils ont étudié à fond la proposition dans son ensemble, et nul député n'a le droit d'affirmer que le Gouvernement n'a pas fait une étude approfondie de la question.

Au dire de l'honorable député, le Canada a engagé de forts capitaux dans les entreprises de chemins de fer, c'est parfaitement vrai. Depuis 1825, alors que le premier bateau passa par le canal Lachine; depuis 1848, date de l'inauguration du réseau des canaux du Saint-Laurent; depuis 1853, date de l'inauguration du premier chemin de fer de l'Ontario, jusqu'aujourd'hui, le peuple canadien s'est vivement préoccupé de ses voies de communication fluviales et terrestres, au point qu'à l'heure actuelle, il a engagé $744,000,000 dans nos chemins de fer, la somme globale placée dans les voies ferrées étant de $1,548,000,000. A notre réseau de canaux nous avons consacré $135,000,000, et en 1920 nous aurons $200,000,000 au moins engagés dans ces voies navigables. Comme l'a observé l'honorable député, le peuple canadien se préoccupe vivement du développement des ressources du pays, surtout en matière de transport.

L'honorable député veut bien que le Gouvernement prête son concours financier à Mackenzie et Mann, et presque tous les députés de la gauche qui ont pris part au débat se sont prononcés dans le même sens. Ils ont reconnu que Mackenzie et Mann sont des Canadiens de bon aloi, des hommes d'intégrité qui ont la force de caractère et la ténacité voulues pour mener à bonne fin ces grandes entreprises et pour imprimer à notre pays un nouvel essor, qu'on ne lui eût jamais donné s'ils n'eussent pas mis la main à la pâte. Le chef de l'opposition l'a déjà déclaré, les chartes de chemins de fer acquises au début par Mackenzie et Mann au Manitoba ne trouvaient pas d'acheteurs dans la capitale de cette grande province. Il l'a avoué, s'ils n'eussent pas acquis ces chartes et obtenu de presque chaque province canadienne des garanties de leurs obligations, afin de pouvoir vendre leur valeurs financières sur les marchés mondiaux, nous n'aurions pas aujourd'hui cette grande entreprise avec ses 10,000 milles de voie ferrée sillonnant notre beau pays. Parcourez les territoires du Nord-Ouest et vous verrez que ce réseau dessert les meilleures régions agricoles des plaines de l'Ouest. Le chemin de fer d'Edmonton à Vancouver suit la meilleure route possible; ce tracé est de 200 milles plus court que celui du Grand-Tronc-Pacifique et les pentes employées sont plus douces que celles de tout autre réseau de ce continent, à partir de la prairie jusqu'à l'Océan Pacifique. C'est donc pour nous un légitime sujet d'orgueil de savoir qu'il y a au pays des hommes capables d'entreprendre une œuvre comme celle de ce réseau du Nord-Canadien.

L'honorable député ne trouve pas matière à critique dans la rédaction de ces résolutions, et il admet que cette garantie de l'Etat est chose nécessaire. Il se demande toutefois, si cette somme sera suffisante pour l'achèvement du réseau. Qu'il relise le texte des résolutions et il se convaincra qu'il y est déclaré que cette somme sera suffisante pour le parachèvement du réseau. En outre, les résolutions déclarent explicitement que l'argent qui sera payé pour l'achèvement du réseau sera versé sur l'avis du ministre des Finances et qu'il ne sera pas payé un seul dollar tant que ses agents n'auront pas prouvé à sa satisfaction que la compagnie a gagné son argent.

Les provinces ont aidé cette grande entreprise et je tiens à appuyer sur ce point d'une façon générale en insérant aux Débats le tableau exact des intérêts financiers des provinces dans ce chemin de fer. En ce qui touche aux subventions en argent,

j'ai fait préparer une note qui n'a pas encore paru aux Débats. Les provinces sont très fortement intéressées à cette entreprise, et nous devons avoir les renseignements les plus complets sur l'aide qu'elles lui ont fournie. Voici le tableau que j'ai préparé:

Réseau du chemin de fer Canadian-Northern.
Subvention en argent, 31 décembre 1913.

Dominion du Canada:	Accordé.	Payé.
Canadian Northern Pacific Railway.	$ 6,300,000	$ 4,349,930
Canadian Northern Alberta Railway.	3,120,000	2,832,024
Canadian Northern Railway..	2,000,332	2,000,332
Canadian Northern Ontario Railway.	14,762,832	10,122,470
Canadian Northern Quebec Railway.	707,568	707,566
Halifax and South Western Railway	1,364,210	1,364,210
Total..	$28,254,942	$21,376,529
Province d'Ontario:		
Canadian Northern Ontario Railway.	1,072,800	1,072,800
Province de la Nouvelle-Ecosse:		
Halifax and South Western Railway	2,804,450	2,804,450
Municipalités:		
Canadian Northern Railway..	50,000	50,000
Canadian Northern Ontario Railway	20,000	20,000
Total..	$32,202,192	$25,323,779

Bien que les honorables députés de l'opposition s'élèvent contre l'attitude du Gouvernement actuel sur ce point, ce tableau tend à montrer que le Dominion est intéressé d'une façon vitale dans ce chemin de fer, et c'est notre devoir de le soutenir dans les circonstances présentes.

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

M. J. E. ARMSTRONG : A une heure, j'attirais l'attention sur le développement des voies de transport et sur les responsabilités encourues à ce sujet par le Canada. J'ai pu établir que nous avions déjà placé $25,000,000 dans cette entreprise et qu'en plus les provinces avaient pris de lourdes responsabilités. Si cette ligne devait passer aux mains d'un liquidateur, comme le désirent nos honorables amis de l'opposition, il n'y a aucun doute à avoir au sujet de la responsabilité des provinces, elles seraient forcées de payer l'intérêt sur les obligations garanties et je puis montrer que cela s'élèverait à une très forte somme. On peut se rendre compte de la responsabilité des provinces en jetant un coup d'œil sur le tableau suivant:

Réseau du Canadian Northern Railway.

Valeurs garanties—31 déc. 1913.

Garanties par	Obligations garanties.	Obligations vendues ou engagées.	Produits obtenus et payés.	Payé en argent.
	$	$	$	$
La Colombie-Anglaise..	42,865,000	29,273,330	21,235,342	
L'Alberta	29,475,000	18,407,083	12,838,634	
La Saskatchewan	21,150,000	10,463,333	8,695,043	
Le Manitoba	30,141,950	25,338,102	23,824,485	
L'Ontario	7,860,000	7,860,000	6,556,977	1,072,800
	131,491,950	91,341,848	73,149,481	
La Puissance du Canada	59,746,582	59,473,352	39,937,822	21,376,529
Totaux	191,238,532	150,815,100	113,087,303	
Subvention en argent payée par la Nouvelle-Ecosse				2,804,450
Subvention en argent payée par les municipalités				70,000
Total des subventions en argent				25,323,779

On remarquera que la Colombie-Anglaise a encouru une grande responsabilité et les représentants de cette province ne peuvent pas faire autrement que de reconnaître que le Dominion, en garantissant ces obligations, vient en aide aux provinces pour aider à l'achèvement de cette entreprise. Je ne suis pas un de ceux qui critiquent les gouvernements provinciaux pour avoir garanti ces obligations, parce que je comprends très bien que nous n'aurions pas pu nous attendre à ce développement dans les transports, surtout par chemin de fer, qui s'est produit dans l'Ouest, si les gouvernements provinciaux n'avaient pas garanti, comme ils l'ont fait, ces obligations. Les membres qui représentent ces provinces et qui sont opposés à l'adoption de cette législation, doivent agir avec circonspection. Je serais surpris que les députés de l'Ouest donnent leur appui à la proposition exposée à la Chambre par l'honorable député de Pictou. Je ne peux croire qu'ils voudraient voter en faveur de cette proposition, sachant que ce serait le moyen de faire mettre la compagnie en liquidation. Il n'y a aucun doute que si la motion de l'honorable député de Pictou était adoptée la ligne serait mise en liquitation.

On a déjà dit, et avec exactitude, que Mackenzie et Mann ou le Nord-Canadien devaient aux entrepreneurs et à des créanciers dans toute l'étendue du Canada plus de $21,000,000. Ils sont arrivés au bout de leur crédit, ce n'est pas douteux; le Gouvernement est obligé de s'occuper de la question et il nous a soumis une résolution qui est, on peut bien le dire, raisonnable et juste. Si les députés de l'Ouest sont désireux de prendre la responsabilité que j'ai indiquée ils donneront leur appui à la motion présentée par l'honorable député de Pictou. Les députés de la Saskatchewan et de l'Alberta sont aussi désireux que n'importe qui de voir se construire des embranchements le long de ce chemin de fer. Les premiers ministres de ces provinces ont insisté vivement et ardemment auprès du premier ministre du Canada sur la nécessité d'accorder en ce moment de l'aide à cette compagnie. Il n'y a pas de doute, dans l'esprit des représentants de l'Ouest, que des embranchements sont nécessaires en plus de ceux qui sont déjà projetés. Il n'est pas douteux pour moi, non plus, que sans la réelle ténacité de MM. Mackenzie et Mann, qui est arrivée à imposer le Canadian-Northern et ses embranchements dans l'Ouest, il n'existerait pas dans l'Ouest toute la population que nous y voyons aujourd'hui, ni la prospérité que nous y rencontrons.

Plus de 140,000 homesteads ont été pris le long de cette grande ligne et de ses embranchements, livrant ainsi à la colonisation 24,000,000 d'acres de terre, et, ainsi, vous pouvez constater que ce chemin de fer a été d'un grand avantage matériel pour l'Ouest. Il sera également un avantage pour l'Est, où non seulement le Nord-Canadien a construit des embranchements et en a acquis pour faire partie de sa ligne principale, mais où il a entrepris le développement des lignes électriques dans l'Ontario. Le gouvernement d'Ontario s'est pratiquement engagé dans la construction et le développement de voies électriques sur une assez grande étendue. Il est très désireux d'en faire la jonction avec une ligne mère, de façon à ce que les produits des fermes et des fabriques d'Ontario puissent être emportés, le meilleur marché possible, sur les marchés du monde. Ainsi, en établissant la jonction de ces lignes avec le Nord-Canadien et l'Intercolonial, et si vous voulez avec le Grand-Tronc-Pacifique et le chemin de fer de la baie d'Hudson, vous relierez toutes les provinces du Canada avec des lignes transcontinentales et vous aurez un grand réseau de voies ferrées pour le développement et le bien-être du pays.

Il y a une autre question qui mérite la considération de la Chambre, c'est celle des concessions en terre. L'honorable député de Welland a attiré l'attention sur le fait que Mackenzie et Mann ne pouvaient pas prendre pour eux-mêmes les 4,000,000 d'acres de terre dans la province du Manitoba, et qu'ils ont été obligés de les rétrocéder au chemin de fer. Il est vrai qu'ils ont fait cela et que les $17,000,000 obtenus de ces 4,000,000 d'acres ont été employés dans le chemin de fer, pour le développement d'une façon générale et contribuer à son achèvement. On évalue à environ $12,000,000 le montant que l'on peut retirer encore de ces terres dans la province. J'ai ici un tableau des concessions de terre faites à cette compagnie par le Dominion et les différentes provinces, et je demanderai qu'il soit inséré aux Débats:

Réseau du Nord-Canadien.

Subventions en terres—31 déc. 1913.

Octroyées par	Octroyées.	Prises.	Exigibles.
	Acres.	Acres.	Acres.
Le parlement fédéral à la— Lake Manitoba Railway and Canal Co. Winnipeg and Hudson Bay Co. Manitoba and South Eastern Ry. Co.	4,002,247	4,002,848	4,002,848
Province d'Ontario à la— Canadian Northern Ontario Ry. Co.	2,000,000	Aucune.	1,700,000
Province de Québec à la— Canadian Northern Quebec Ry. Co.	505,650	Aucune.	265,650
Province de la Nouvelle-Ecosse à la— Halifax and South Western Ry. Co.	150,000	150,000	150,000
	6,658,498	4,152,848	6,118,498

Ces chiffres font voir jusqu'à quel point les différentes provinces sont intéressées dans le succès de cette entreprise. Le Nord-Canadien a beaucoup contribué à la prospérité des colons établis sur le parcours de ce réseau.

L'honorable député de Welland disait ce matin que la compagnie a assez d'argent pour achever le réseau et qu'elle n'a pas besoin de l'aide du Gouvernement. Il sait cependant qu'avec l'aide proposée par la présente résolution, le coût total de l'entreprise ne dépassera pas $40,000 par mille, si on ne tient pas compte des lignes télégraphiques et téléphoniques, des compagnies immobilières et des gares terminus. Si le Nord-Canadien avait été construit dans un pays comme celui que traverse le Grand-Tronc-Pacifique, il aurait coûté beaucoup moins cher. Une grande partie du Grand-Tronc-Pacifique a coûté $102,000 par mille et, cependant, l'honorable député de Welland voudrait que Mackenzie et Mann construisent le Nord-Canadien pour $40,000 par mille.

M. GRAHAM: Mon honorable ami est-il bien certain de ce chiffre de $102,000 par mille? C'est le chiffre le plus élevé dont j'aie entendu parler.

M. ARMSTRONG: Il n'y a aucun doute sur ce point. La chose a été dite et répétée, sans être jamais niée. La voie de Winnipeg à Moncton coûte $102,000 par mille.

M. GRAHAM: C'est la première fois que j'entends mentionner ce chiffre.

M. ARMSTRONG: Je suis certain que l'ex-ministre des Chemins de fer ne le niera pas. L'honorable député de Welland disait ce matin que les propriétaires du Nord-Canadien, l'an dernier, avaient fait violence au ministre des Finances et avaient réussi à lui arracher $7,000,000. Le ministre des Finances est parfaitement en état de se défendre et je n'ai aucun doute que lorsqu'il prendra la parole, sur cette question, il dira lui-même qu'il ne pouvait pas faire autre chose que ce qu'il a fait. Si nos honorables collègues de la gauche veulent se donner la peine de faire quelque recherche, ils constateront que le ministre des Finances n'a fait rien autre chose que de se conformer aux lois déjà votées et que MM. McKenzie et Mann n'ont rien extorqué au Gouvernement.

L'honorable député de Welland prétend que le Gouvernement devrait se faire livrer toutes les actions de la compagnie. Quand cette résolution sera votée, voici dans quelle position se trouvera le Gouvernement: cette somme de $60,000,000, faisant partie des $100,000,000, n'augmentera pas notre garantie, car si l'entreprise ne donne pas de bénéfices, elle deviendra la propriété du Gouvernement et il ne sera plus question de cette somme de $60,000,000. Des directeurs nommés par le Gouvernement prendront possession du réseau, sans tenir aucun compte des $60,000,000 d'actions versées par Mackenzie et Mann.

L'honorable député de Welland dit aussi que la nomination d'un directeur, par le Gouvernement, ne nous confère aucun avantage, mais je prétends, au contraire, que ce directeur jouera un rôle important dans l'administration du réseau, car ses pouvoirs seront très étendus. Il pourra don-

ner, non seulement des conseils, mais des ordres aux administrateurs de la ligne et si ces ordres ne sont pas exécutés, il s'adressera à la commission des chemins de fer et forcera la compagnie à s'y conformer.

Mon honorable ami prétend qu'il y a deux ans, le Nord-Canadien aurait pu se procurer, sur le marché de Londres, assez d'argent pour achever la ligne et cependant, avant de reprendre son siège, il a déclaré que les garanties données par la compagnie étaient insuffisantes et que la résolution n'assure pas la dette de l'Etat. Il dit que Mackenzie et Mann pourraient obtenir, même aujourd'hui, sur le marché de Londres, les capitaux dont ils ont besoin, et cependant il dit que la compagnie n'a pas de garanties à donner.

Une autre prétention de mon honorable ami, c'est que l'opposition est unanime à appuyer l'amendement proposé par l'honorable député de Pictou. Permettez-moi de rappeler quelques-unes des déclarations faites par les orateurs de la gauche. L'honorable chef de l'opposition a dit:

> Mon très honorable ami a déclaré, et en cela je suis tout à fait de son avis, que nous ne devons pas laisser tomber en faillite une entreprise de cette nature. Nous avons trop d'argent engagé dans ce chemin de fer, non seulement l'argent du pays, mais aussi des provinces et des porteurs d'obligations, pour le laisser tomber en d'autres mains.

Et un peu plus loin:

> A mon avis, non seulement il faut que la convention et le traité prévoient l'éventualité possible de pareil manquement, mais le Gouvernement devrait obtenir la majorité des actions, de façon à s'assurer la haute main sur la compagnie.

Et il a terminé son discours en disant:

> J'ai dit il y a un moment et je le répète, que cette entreprise doit continuer. Elle a été conçue pour l'avantage de la population du Canada. Nous avons besoin de ce chemin de fer. Mon très honorable ami a dit qu'il ne voulait pas le laisser tomber en liquidation. Il ne doit pas tomber en liquidation, mais si nous devons entrer en société avec le Canadian Northern Pacific Railway, faisons en sorte d'être le maître et non le serviteur.

Si l'amendement de l'honorable député de Pictou était adopté, le Gouvernement ne pourrait pas prendre le réseau à sa charge. L'ex-ministre des Chemins de fer (M. Graham) qui a parlé après l'honorable chef de l'opposition demande que le Gouvernement ait la haute main sur toute l'entreprise. L'ex-ministre et ceux qui ont précédé l'honorable député de Pictou ont été très modérés, mais tous ont été d'avis que le Gouvernement devait s'assurer la possession définitive de cette voie ferrée.

Depuis quand l'opposition est-elle en faveur de la nationalisation des chemins de fer? Ceux qui demandent cela aujourd'hui sont-ils prêts à déposer une résolution contredisant l'amendement de l'honorable député de Pictou, qui prétend que la nationalisation est impossible.

L'honorable député d'Oxford-nord est aussi opposé à la nationalisation et l'honorable député d'Edmonton prend une attitude toute contraire sur cette question. On voit par là que l'honorable député de Welland est dans l'erreur quand il dit que l'opposition est unanime. Mais sur l'attitude du parti ministériel il n'existe aucun doute. Nous disons qu'il faut parachever ce grand transcontinental, quel qu'en soit le prix, parce qu'il contribuera à la prospérité générale du pays et sera d'un énorme avantage pour tous les cultivateurs établis le long de cette voie. Des centaines de millions de dollars sont déjà engagés dans différentes entreprises, le long de cette voie ferrée, et ce serait une folie ruineuse de notre part de ne pas prendre les moyens d'assurer le succès de cette entreprise. La gauche parle aujourd'hui de nationalisation, mais l'ex-ministre des Chemins de fer se rappelle qu'en 1904 le parti conservateur demandait au Gouvernement de contribuer pour un dixième de plus au coût de la construction du Transcontinental national, pour que l'Etat eût la direction absolue d'un grand réseau allant d'un océan à l'autre.

Nos honorables adversaires au lieu de chercher à ridiculiser Mackenzie et Mann devraient comprendre que le Gouvernement, dans cette affaire, agit dans l'intérêt bien entendu du pays et ils devraient se faire un devoir d'appuyer la résolution. En 1911-1912, tous les députés libéraux de l'Ouest sont venus, les uns après les autres, demander au Gouvernement d'aider et encourager la construction des voies ferrées dans cette partie du pays, pour faciliter le transport des produits dans les meilleures conditions et aux plus bas prix possibles. Aujourd'hui, ils prennent une attitude toute différente. En 1913, 115,000,000 de boisseaux de grain des prairies de l'Ouest sont arrivés à Port-Arthur et plus d'un tiers ont été transportés par ce réseau que le Gouvernement propose aujourd'hui de secourir. En 1913, la quantité de grain amener à Port-Arthur a été de 70 p. 100 plus considérable que la quantité amenée en 1912. Le Nord-Canadien a transporté à Port-Arthur plus de 40,000 wagons de grain, soit une moyenne de 325 wagons par jour, pendant plus de quatre mois, et cependant, les honorables membres de la gauche prétendent que cette ligne n'est

en état de transporter ni les voyageurs ni les marchandises.

Si l'on considère que ce chemin de fer a transporté, en 1912, 1,500,000 voyageurs et, en 1913, 2,000,000 de vayogeurs et, qu'au cours de ces deux années, il n'y a eu que deux hommes tués, on doit reconnaître que l'état de cette voie ferrée ne laissait pas à désirer autant qu'on voudrait le laisser croire. On affirme que MM. Mackenzie et Mann ont l'intention de consacrer $10,000,000 du montant d'argent qu'ils ont reçu de ce Gouvernement à l'amélioration de la voie qui s'étend de Winnipeg à Edmonton, en substituant aux rails de 60 livres des rails de 80 livres, aidant par là même le développement de l'Ouest, tout en construisant de nouvelles voies secondaires.

Il est certain que ce chemin de fer a joué un rôle prépondérant dans l'abaissement des tarifs de transport dans l'Ouest. Qu'on remonte à 1901 et l'on verra la législature du Manitoba refuser d'accorder une aide quelconque, avant que le Nord-Canadien n'abaisse immédiatement de 4 cents par 100 livres son tarif de transport des marchandises et de 4 à 3 cents —une diminution de 25 p. 100—son tarif de transport des voyageurs. La population de l'Ouest doit reconnaître que la concurrence établie par ce grand réseau de transport a non seulement contribué au développement de cette région, mais qu'elle a encore favorisé, d'une façon appréciable, l'abaissement des tarifs de transport et des voyageurs et des marchandises. Les honorables membres de la gauche peuvent-ils comprendre qu'en bâtissant 5,000 milles de voie ferrée le Nord-Canadien a contribué au développement de l'Ouest dans une mesure que le chemin de fer canadien du Pacifique n'aurait pu donner? Qu'ils se demandent à eux-mêmes si le Pacifique-Canadien aurait contribué, dans une moyenne plus large, au développement de cette partie du Canada. Le Pacifique-Canadien a développé cette région, mais suivant une donnée différente et je ne crois pas que si le Pacifique-Canadien avait été laissé à lui-même, dans cette région considérable, celle-ci se fût développée aussi rapidement qu'elle l'a fait, au cours de ces dernières années.

Si l'on remet le Nord-Canadien entre les mains de fidéicommissaires, on retarde d'une génération le progrès du Canada. Le Gouvernement n'a pas été responsable de l'état de choses créé par le Nord-Canadien. L'ancien Gouvernement—je ne le blâme pas sérieusement—a aidé ce réseau, dans le but de mettre celui-ci en état de transporter dans l'Est les produits de l'Ouest. Le Nord-Canadien, avec ces 5,000 milles de voie ferrée dans les plaines de l'Ouest, s'est trouvé dans l'obligation d'atteindre, si cela était possible, les provinces de l'Est, afin d'être en mesure de transporter les produits manufacturés de l'Est dans l'Ouest qui avait besoin de ces articles. La construciton du Grand-Tronc-Pacifique à mis la compagnie du Nord-Canadien dans l'obligation d'établir une ligne entre Winnipeg et l'Est, mais je condamne l'attitude des honorables membres de la gauche qui s'efforcent, aujourd'hui, de retarder le parachèvement de cette voie vers l'Est.

A qui Mackenzie et Mann auraient-ils pu, aujourd'hui, s'adresser pour obtenir des fonds ? Au Gouvernement seul. Leur crédit s'est trouvé épuisé et la seule porte à laquelle ils ont été forcé de frapper, fut celle du Gouvernement fédéral. Qu'on me permette de mentionner un autre fait. Non seulement les villes qui se trouvent le long de l'emplacement de cette voie ferrée se sont développées, mais les industries que l'on rencontre le long de cet emplacement ont sensiblement bénéficié de la construction de ce chemin de fer. Consommateurs, producteurs, fabricants et autres profiteront de l'exécution de cet ouvrage et approuveront cette résolution. Le peuple anglais doit se dire que nous agissons raisonnablement, en soumettant la présente résolution à ce Parlement. Grâce à l'abaissement du capital-actions de $145,000,000 à $100,000,000, la commission des chemins de fer se trouvera en état de réduire le tarif de transport des marchandises et celui des voyageurs également dans l'Est et l'Ouest, parce que les charges permanentes de ce chemin de fer seront de deux millions de dollars inférieures à ce qu'elles seraient autrement lorsque le réseau sera achevé. Une autre partie importante des garanties acceptées par le Gouvernement comprend les steamers qui appartiennent à la compagnie, et l'on m'informe que le "Royal-George" et "Royal-Edward" sont deux des navires les plus rapides qui font le service de l'Atlantique. Au nombre des garanties se trouvent 300 emplacements de ville, sans compter les lignes de messageries et de télégraphe qui appartiennent à la compagnie.

L'honorable député de Welland (M. German) a voulu nous faire croire que ce montant de $12,000,000 d'obligations annuelles attribuées à cette voie ferrée, serait compris dans la dette de ce chemin de fer au Trésor fédéral, mais il doit comprendre

qu'une grande partie de ce montant sera acquittée par ce chemin de fer. S'il se reporte à la page 14 des documents déposés, il constatera que jusqu'à présent on n'a jamais demandé aux provinces ni au Gouvernement fédéral d'acquitter un seul dollar de l'intérêt sur les obligations dont l'Etat a garanti le service. Il trouvera également que, l'an dernier, l'excédent des recettes du réseau a représenté $1,500,000, et que l'on porte cet excédent à $1,200,000 pour 1916, à $2,400,000, pour 1917 et $4,000,000, pour 1918. Ce sont là des excédents estimatifs, il est vrai, mais il est certain qu'il est plutôt probable que cette entreprise rapportera des bénéfices, surtout si le Gouvernement vient à son aide aujourd'hui, que si on la remet forcément entre les mains d'un administrateur. Si l'honorable député (M. German) compare les charges permanentes du Nord-Canadien avec celles du Pacifique-Canadien, il ne doit pas oublier que, bien qu'il soit vrai que les obligations semblables du chemin de fer Pacifique-Canadien ne représentent qu'environ $10,000,000 par année, cette compagnie doit payer 10 p. 100 sur $260,000,000 du capital-actions de ce chemin de fer, alors qu'il ne s'agit que d'un capital-actions de $100,000,000 dans le cas du Nord-Canadien. Si jamais il arrive qu'on force notre population d'acquitter le 10 p. 100 de ce capital-actions de $100,000,000, en outre de l'intérêt représenté par $12,000,000, il ne restera plus que $22,000,000 à payer, par année, par rapport aux $36,000,000 que le chemin de fer Pacifique-Canadien paie annuellement. Je tiens à rappeler l'attitude des premiers ministres des différentes provinces à l'endroit de l'aide qu'il convenait d'accorder au chemin de fer du Nord-Canadien, et il importe que les provinces comprennent qu'elles ont une très grande responsabilité en cette affaire. Je cite ce qui suit d'une lettre adressée à l'honorable R. L. Borden par l'honorable M. Murray, premier ministre de la Nouvelle-Ecosse:

Halifax (N.-E.), 14 mars 1914.

L'honorable R. L. Borden,
Premier ministre,
Ottawa.

Le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse réalise que le Nord-Canadien a contribué, dans une très large mesure, au développement des chemins de fer dans cette province, puisque le Nord-Canadien exploite présentement plus de 400 milles de voie ferrée. Nous sentons que l'on n'aurait pu arriver à cette situation qui révèle un progrès sous le rapport des chemins de fer, n'eût été l'entreprise d'une compagnie semblable, et la province, en acceptant les obligations garanties de cette compagnie et cela, pour des montants considérables, se trouve étroitement intéressée au succès de cette compagnie. Mon gouvernement estime que toute aide raisonnable et conforme à l'intérêt public que le Dominion pourrait accorder au Nord-Canadien serait une politique que notre population approuverait, parce que cette politique serait de nature à augmenter le crédit de notre province.

(Signé) : G. H. Murray.

N'est-ce pas là une déclaration très importante fait par le premier ministre libéral de la Nouvelle-Ecosse? Il y a encore une lettre de sir Richard McBride dans laquelle le premier ministre de la Colombie-Anglaise approuve l'attitude que ce Gouvernement a prise sur cette question Je cite ce qui suit d'une lettre que l'honorable I. A. Calder, l'un des ministres du gouvernement de la Saskatchewan, a adressé au très honorable R. L. Borden:

17 avril 1914.

L'honorable R. L. Borden,
Ottawa.

Cher monsieur Borden,— Envisageant donc la question de ce point de vue, il me semble que s'il y a une probabilité quelconque que le chemin de fer du Nord-Canadien, étant donnée l'importance des entreprises se rattachant à sa ligne directe, peut, sans autre aide fédérale, se trouver dans une situation qui l'oblige de retrancher ou de retarder le prolongement de ses voies secondaires, la perte occasionnée de ce chef au Canada occidental serait énorme, en vérité.

Aujourd'hui, nous comptons des millions de colons qui ont attendu avec patience et cela, depuis des années, la construction de quelques-unes de ces lignes, et il serait excessivement à déplorer qu'on apportât d'autre retard à fournir les embranchements dont la population a un besoin si pressant, étant donné l'état de choses qui prévaut aujourd'hui.

Donc et pour me résumer, je crois que non seulement l'Ouest, mais encore le Canada tout entier est directement intéressé au parachèvement, à la date la plus rapprochée possible, des lignes directes du chemin de fer du Nord-Canadien, ainsi qu'à la construction de ces lignes secondaires, dont le besoin se fait si vivement sentir dans ces grands centres de colonisation qui ne bénéficient pas, aujourd'hui, de tous les avantages qu'une voie ferrée leur fournirait—si, après une enquête minutieuse par votre Gouvernement, il est établi que la compagnie en question doit obtenir du Gouvernement fédéral un supplément d'aide pour se trouver en état de terminer les entreprises qu'elle-même et que le pays se sont déjà engagés à exécuter, il me semble qu'il n'y a qu'une attitude à prendre: accorder l'aide requise.

Votre dévoué,
(Signé) : J. A. Calder.

Voilà une importante déclaration venant de la province de la Saskatchewan, et les représentants de l'Ouest doivent reconnaître qu'ils ont besoin du parachèvement des lignes secondaires tel que le propose l'honorable M. Calder, et que ce dernier exprime le sentiment de la population de l'Ouest, lorsqu'il insiste auprès de ce Gouvernement sur la nécessité d'accorder de l'aide à ce chemin de fer. J'ai lu un câblogramme

adressé de Paris au très honorable M. Borden, par l'honorable Arthur L. Sifton, premier ministre de l'Alberta; le voici:

Paris, 20 mars 1914.

Premier Borden,
Ottawa, Canada.

Tenant compte de la situation financière présente, je considérerais opportune l'aide fédérale avec garantie convenable et propre à assurer le parachèvement et l'exploitation de la ligne principale du Nord-Canadien. La prospérité dont les colons jouissent, aujourd'hui, et la construction projetée de lignes secondaires dans l'Alberta et dans l'Ouest, en général, se trouveraient bien d'un parachèvement prochain de ce chemin de fer.

(Signé): Arthur L. Sifton.

La plupart des oppositionnistes qui ont pris la parole sur cette question se sont prononcés en faveur de l'achèvement prochain de ce réseau de chemins de fer. L'adoption de l'amendement retarderait la réalisation complète de cette entreprise, aggraverait la situation financière du Canada, paralyserait le réseau et nuirait à notre crédit à l'étranger, tandis que si le chemin de fer était terminé à bref délai, le pays se trouverait en un état de prospérité beaucoup plus grande.

Au moment de reprendre ma place, je désire féliciter le premier ministre et ses honorables collègues du cabinet de l'esprit pratique dont ils ont fait montre en effectuant cet arrangement superbe, et inviter les membres de la gauche à se comporter en braves, à appuyer le projet au lieu de s'employer constamment à peindre les choses en noir.

Pas un seul d'entre eux n'est capable de formuler de projet qui soit plus que celui-ci favorable à l'intérêt du pays. J'accuse les députés libéraux de n'avoir cessé, depuis le commencement de la présente session, de porter préjudice au pays en criant misère. A ceux qui ont cette habitude, je conseille de se joindre aux partisans que Coxey compte aux Etats-Unis. A l'heure qu'il est, Coxey se dirige vers Washington à la tête d'une armée de quelque 50,000 partisans; il prétend qu'il y a aujourd'hui 5,000,000 de sans-travail aux Etats-Unis. Il suffit que l'on en compte quelques-uns au Canada pour que les membres de la gauche trouvent là prétexte à nuire au bon renom du pays et à en entraver le développement.

Je ne puis que le répéter: j'approuve sans réserve le projet déposé par le Gouvernement. En cette affaire comme sur toutes les autres grandes questions d'intérêt général, le très honorable R. L. Borden sait prendre l'attitude qu'il faut; aussi me plais-je à lui donner l'assurance de mon plus cordial appui.

M. F. B. CARVELL (Carleton) (N.-B.): Monsieur l'Orateur, je ne sais si l'honorable député de Lambton-est s'attend à ce que je relève ses dernières observations. Qu'il fasse ses compliments au premier ministre qu'il suit si aveuglement, c'est chose assez naturelle de sa part; peut-être réussit-il à se persuader lui-même qu'il n'était pas possible, dans les circonstances, de faire d'arrangement plus avantageux que celui que le premier ministre a effectué. Pas n'était besoin, cependant, de prendre aussi vivement à partie les membres de la gauche parce qu'ils ne voient pas tout en rose; mais comme ceci est étranger à l'objet du présent débat, je passerai outre.

Si les représentants de l'Ouest avaient exposé la situation sous son jour véritable, mon honorable ami eût probablement trouvé matière à d'amères réflexions, mais l'état des choses est tellement déplorable que l'on n'a pas osé dévoiler la réalité des faits. Sans vouloir insister longuement sur les causes qui, en trois années, ont amené un tel changement de la situation, je rappellerai qu'à l'époque où le Gouvernement actuel prit en mains les rênes du pouvoir, la prospérité régnait dans le pays: dans l'Ouest, les affaires avaient une activité extraordinaire; dans l'Est, les employés des établissements industriels étaient obligés de fournir des heures supplémentaires de travail, il fallait travailler même le dimanche; le Nord-Canadien n'en était pas réduit à venir nous supplier pour l'amour de Dieu de le sauver de la misère et de la banqueroute; la prospérité et le contentement régnaient partout. Il a suffi de deux années et demie de régime conservateur pour amener cette singulière transformation de l'état des choses. Je ne veux pas dire par là que cette situation soit entièrement attribuable à la mauvaise gestion du Gouvernement, mais quand viendra le moment d'écrire l'histoire du Canada, on fera probablement porter à mes honorables amis de la droite la responsabilité de la majeure partie des événements fâcheux qui ont affligé le Canada au cours des deux derniers ans et demi.

Je ne me propose pas d'examiner cet après-midi l'état général des affaires du pays; je veux me borner à discuter la situation de MM. Mackenzie et Mann dans ses rapports avec celle du Canada; cela suffira dans la circonstance, et d'ailleurs, pas n'est besoin de passer entièrement en revue la situation financière du pays pour démontrer que jamais depuis l'établissement de la

Confédération le Gouvernement canadien ne fût en aussi vilaine posture qu'à l'heure actuelle.

Mon honorable ami de Lambton-est (M. Armstrong) a, comme toujours, fait montre de sincérité; il s'est employé de son mieux, ce dont je ne saurais lui faire reproche, à justifier l'attitude de son chef; il a fait un éloge excessif du réseau du Nord-Canadien et s'est efforcé de faire voir que le Gouvernement ne pouvait pas effectuer d'arrangement plus avantageux. C'est encore chose à quoi il fallait s'attendre de sa part; toutefois, malgré toutes les belles paroles du premier ministre, il y a en ce pays des millions de personnes qui ne se laisseront pas convaincre par les arguments de mon honorable ami de Lambton-est.

Ce qu'il y a de singulier en cette affaire, c'est l'absence de déclarations autorisées de la part des membres du cabinet, et plus particulièrement des ministres solidairement responsables du dépôt du présent projet. Le premier ministre s'est borné à faire part de la portée qu'il attribue aux résolutions. Dans une très savante dissertation sur ce qu'il considère comme les avantages qu'offre la convention, le solliciteur général s'est surtout appliqué à mettre en lumière la valeur exceptionnelle du réseau du Nord-Canadien. Les deux seuls députés ministériels qui ont pris la parole après eux sont les honorables représentants de Calgary (M. R. B. Bennett) et de Kingston (M. Nickle).

J'ai pris plaisir à observer la contenance du vétéran des luttes électorales du parti conservateur, le ministre du Commerce (M. Foster), pendant le remarquable discours de mon honorable ami de Calgary. C'était un beau sujet d'étude; il valait la peine de passer deux heures à la Chambre pour jouir d'un tel spectacle—pour ne rien dire du merveilleux échafaudage de faits et d'arguments qu'éleva le représentant de Calgary. Et combien il était amusant de voir la mine que faisait le directeur général des Postes. Jamais, depuis que j'occupe un siège à la Chambre, je n'ai vu cet honorable ministre lancer de regards aussi méchants qu'au moment où il prêtait une oreille ravie aux réquisitoires de ces deux honorables collègues; on pouvait voir qu'il savait un gré infini à ceux que le représentant de Rainy-River (M. Carrick) s'est plu à qualifier de traîtres à leur parti des reproches sanglants dont ils accablaient le parti conservateur.

Le ministre des Finances n'a pas encore pris la parole, mais il paraît qu'il va faire cet après-midi la déclaration sur laquelle nous nous plaisons à compter. Il y a un an à peine, il disait en substance qu'il suffirait d'une subvention de $15,000,000 pour tirer le Nord-Canadien d'embarras et assurer l'achèvement de ce grand transcontinental. Il tentera sans doute de donner un autre sens à ses paroles, et il sera intéressant de savoir comment il va s'y prendre pour expliquer que les $15,000,000 n'ont pas suffi à tirer le Nord-Canadien de tous ses embarras, à le remettre à flot. Après avoir examiné les documents informes que l'on a jetés confusément aux députés désireux de se renseigner, j'hésite à préciser le chiffre de la somme qu'il faudra pour terminer la construction de ce réseau; cependant, il n'y a pas d'exagération à dire qu'il ne suffira pas de $100,000,000 pour accomplir ce que, à ce que mon honorable ami affirmait l'an dernier, devaient permettre d'accomplir les $15,000,000 que la compagnie a déjà encaissés.

Si les arguments et les promesses que le ministre formulera cet après-midi ne sont pas mieux fondés que ses dires de l'an dernier, je crois bien que la Chambre n'en fera que peu de cas. Je compte donc qu'il en sera cette fois autrement que l'an dernier et que sa déclaration de cet après-midi reposera sur autre chose qu'un exposé de faits vraisemblablement fourni par Mackenzie et Mann. Je serais le dernier à accuser le ministre des Finances d'avoir, l'année dernière, cherché à induire la Chambre en erreur; je le respecte trop pour cela. Ce que je crains, c'est que mon honorable ami ne se soit laissé égarer par les dires, non tant de Mackenzie et Mann, que de certain personnage dont il a été maintes fois question ici et qui est bien connu du ministre des Finances; d'un personnage avec lequel il s'est trouvé en rapports très intimes en certaine circonstance mémorable de l'année 1911; d'un personnage qui s'était mis avec mon honorable ami à la tête de la glorieuse phalange de martyrs, des dix-huit patriotes illustres auxquels la Grande-Bretagne est redevable de ce que les Etats-Unis ne se sont pas annexé le Canada; d'un personnage, enfin, auquel dame rumeur veut que mon honorable ami doive l'honneur d'être aujourd'hui membre du cabinet. Inutile de dire que c'est de Zebulon A. Lash que je veux parler.

M. W. T. WHITE: Je croyais que vous faisiez allusion au premier ministre.

M. CARVELL: Je faisais allusion à Z. A. Lash, quelqu'un de plus fort que le premier ministre. Je crains que les déclarations erronées faites par son ami Zebulon A. Lash il y a un an n'aient placé mon honorable ami le ministre des Finances dans la position où il se trouve aujourd'hui. Je

puis seulement espérer que les renseignements qu'il nous donnera à cette occasion viendront d'une source meilleure et moins intéressée que les renseignements qu'il a reçus il y a un an de M. Lash.

Un autre honorable député de qui nous n'avons pas entendu parler et qui devrait savoir quelque chose à ce sujet, c'est le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Hazen). Je crois que l'honorable ministre devrait s'éloigner suffisamment de ses vieux amis du Pacifique-Canadien pour nous donner les raisons de cette foi qui lui fait appuyer ces résolutions. Je dis qu'il est très remarquable de voir qu'à l'exception des affirmations de l'honorable député auquel j'ai fait allusion, nous n'avons pas eu le plaisir d'entendre des remarques des honorables membres du Gouvernement, qui doivent être pourtant au courant de ce qui se passe. Je crois que nous avons droit à des renseignements plus détaillés là-dessus que nous n'en avons reçu jusqu'ici.

Je sens qu'il serait tout à fait inutile en discutant ces résolutions de dire quelque chose de peu flatteur à propos de Mackenzie et Mann ou à propos d'autres personnes, pas plus que je ne crois qu'il soit nécessaire pour les membres du Gouvernement de prendre autant de temps pour faire les éloges de ces deux sorciers de la finance, comme on les nomme, ces deux fondateurs d'empire, ces deux hommes qui ont consacré leur vie à faire du Canada le pays puissant et prospère qu'il est aujourd'hui. Il s'agit simplement d'une transaction financière, et c'est simplement la question de savoir si, tout d'abord, nous devons aider au réseau du Nord-Canadien et si, en second lieu, le Gouvernement se propose d'accorder cette aide d'une manière qui sera conforme aux meilleurs intérêts du peuple, du pays tout entier. Par conséquent, comme je l'ai déjà dit, je n'ai pas l'intention de louer ou de blâmer Mackenzie et Mann. Je suis ici pour discuter, très brièvement du reste, la position financière dans laquelle se trouve aujourd'hui placée cette compagnie, et dans laquelle je vois le Gouvernement enlisé pour avoir cédé aux demandes de ces deux puissants constructeurs de chemins de fer.

Je sais qu'on ne saurait trouver ailleurs au Canada un autre exemple de ce que deux hommes ont accompli en merveilles dans le monde financier, comme ce qu'ont accompli Mackenzie et Mann au sujet de leur réseau du Nord-Canadien. Je doute même très fort que cet exemple ait jamais eu son pareil sur le continent américain. Réfléchissons un peu à ce qu'ils ont accompli. Sans mettre un seul sou de leurs fonds particuliers; sans se rendre responsable du paiement d'un seul dollar, sans faire quoi que ce soit, sauf quémander de l'argent de tous ceux qu'ils ont rencontré, ces messieurs ont réussi à obtenir du peuple du Canada, du Dominion et des provinces, plus de $200,000,000, soit en argent, soit en valeurs équivalentes. Je dis que c'est là un cas unique dans l'histoire du Canada, et je crois même dans celle du continent américain. Plus de $200,000,000 arrachés au peuple du Canada, qu'on a cajolé et parfois même, je le crains, menacé pour lui faire donner cet argent, afin d'enrichir ces deux industriels et en faire deux millionnaires. Quand les honorables députés de l'autre côté de la Chambre parlent de Mackenzie et Mann comme de deux patriotes, je me sens presque l'envie de leur dire des choses désagréables. Mon honorable ami le solliciteur général sourit et je n'en suis pas surpris, car je crains que les relations qui ont existé entre mon honorable ami et ces deux messieurs ou leur procureur, depuis deux mois, lui ont donné un vrai coup d'œil dans l'état réel des choses, ce qui le fait sourire dans son sommeil quand Mackenzie et Mann lui apparaissent en songe. Quand des procureurs et des avocats viennent devant le tribunal avec une cause, ils l'acceptent comme elle se présente et en sortent tout ce qu'ils peuvent; et je crois que mon honorable ami le solliciteur général, qui sait tirer tout le bien possible d'une mauvaise cause, a fait de son mieux dans le cas qui nous occupe. Mais mon honorable ami sait qu'il y a tant de choses, dans cette histoire, que l'on n'a pas dites, qu'il ne peut s'empêcher de sourire quand on lui répète les noms de Mackenzie et Mann.

On a parlé de ces hommes comme de deux patriotes, ces hommes qui ont pour ainsi dire arraché par piraterie $200,000,000 au peuple du Canada. J'ai passé sur la question très rapidement, il y a quelques instants, et, d'après les chiffres qui nous ont été donnés par le Gouvernement, nous savons que Mackenzie et Mann ont obtenu en premier lieu $25,000,000 en argent et, en second lieu, des terres du Nord-Ouest qui sont évaluées à $30,000,000. De plus, ils ont obtenu des garanties sur leurs obligations et leurs valeurs par le gouvernement du Dominion, jusqu'à concurrence de $58,000,000, et des gouvernements provinciaux jusqu'à concurrence $180,000,000, en chiffres ronds.

A part cela, ils possèdent des terres dans les provinces de Québec, d'Ontario et de la Nouvelle-Ecosse, des lignes qu'ils ont construites ou qu'ils ont achetées —mais qui ont été toutes construites pour ainsi dire avec l'argent du public—dans toute la partie est du Canada et, quelque peu dans la province du Manitoba; des lignes construites dans la province de Québec et dans la Nouvelle-Ecosse. Si vous additionnez la somme totale de la valeur de ces propriétés, vous arriverez au total d'au moins $220,000,000 ou $225,000,000 d'argent ou de valeurs qui ont été donnés à ces deux industriels, dans le but de construire leur réseau. Il est possible qu'ils aient su concevoir un des projets les plus hardis auquel on ait jamais songé en Amérique. Ce sont ces deux hommes-là qui, à l'époque avaient, j'imagine, seulement quelques dollars de fonds particuliers, mais qui n'ont jamais risqué un sou, quels qu'aient été leurs moyens, et qui ont conçu l'idée d'un transcontinental. On nous dit que nous devons les regarder comme des patriotes parce qu'ils ont fait preuve d'assez d'imagination pour concevoir ce vaste projet. Je ne crois pas qu'il y ait un seul député de cette Chambre qui n'ait pas eu, à quelque époque de sa vie, assez d'imagination pour le porter à se lancer dans un projet financier quelconque. Je présume que certains ont bien tourné, mais beaucoup de ces projets ont fini d'une manière peu satisfaisante. Je sais que, durant ma vie, je me suis lancé dans plusieurs entreprises financières, et que pour la plupart ces entreprises ont tourné à mon désavantage; mais il est probable que les projets dans lesquels d'autres députés et moi se sont lancés sont aussi importants pour nos propres localités que le projet de Mackenzie et Mann peut l'être pour le Canada. Nous concevons l'idée d'établir une grande institution quelconque, mais les choses tournent mal et nous nous trouvons au pied du mur. Il est vrai que nous n'avons pas dépensé un seul dollar de notre argent, il est vrai que nous avons dépensé tout l'argent que nous avons été à même d'emprunter; il est vrai que nous avons dépensé tout le ce que le public nous a donné, que nous ne pouvons plus emprunter et que personne ne voudra nous donner d'argent. Nous ne pouvons pas continuer l'entreprise, par conséquent, il dépend de vous de lui fournir l'appui financier nécessaire Est-ce que le peuple nous appelerait patriotes ou puissants financiers, si nous faisions cela, ou s'ils nous traiterait d'imbéciles?

J'ai passé par là, j'ai pris part à des transactions financières qui ont mal tourné, mais je n'ai jamais trouvé de gouvernement, de compagnie ou de municipalité pour me venir en aide, et me fournir des milliers de dollars. Ils disent: Si vous êtes assez fou pour entreprendre une chose que vous ne sauriez conduire à bien, mettez-y votre propre argent, vos propres valeurs. Si vous ne pouvez pas payer. retirez-vous, et qu'un autre administre la chose à votre place. C'est ce que vous rencontrez dans les affaires ordinaires de la vie, et c'est ce que probablement la moitié des membres de cette assemblée ont trouvé dans leur expérience des affaires.

L'honorable député de Lambton nous dit que ces messieurs sont des patriotes, mais qu'ils sont tout à fait en faillite. Les mots qu'il emploie sont ceux-ci: "Ils ont été jusqu'au bout de leur crédit" et il ajoute qu'ils ne peuvent trouver d'autre source pour se procurer des fonds que le Gouvernement fédéral. Et, parce que ces industriels sont en faillite, parce qu'ils n'ont pas d'autres sources pour trouver des fonds, et parce qu'ils viennent ici nous demander une somme d'argent énorme, il est de notre devoir de la leur donner.

C'est là sa logique, et je crois que l'honorable député de Lambton nous a fixés sur la logique de tous les députés, du côté du Gouvernement, qui ont appuyé cette mesure jusqu'à présent. Vous direz peut-être qu'il ne serait que juste pour moi de vous donner mes idées sur cette affaire et, de crainte qu'un seul député puisse dire que je n'ai pas été franc en la discutant, je dois admettre que l'affaire a atteint des proportions telles que je ne vois pas comment le Gouvernement fédéral peut agir autrement que de faire quelque chose dans le but d'empêcher cette entreprise de tomber complètement, ce qui serait excessivement sérieux pour le Canada. Mais, quand je le dis, je ne me range pas pour cela du côté de l'opinion du Gouvernement ni du projet proposé pour régler cet état de choses déplorable.

Je veux maintenant discuter brièvement le projet présenté par le Gouverment. On a déposé devant cette Chambre un grand nombre de documents. Quelques-uns ont été imprimés dans les Livres bleus, et d'autres ne l'ont pas été. Je ne crois pas

avoir jamais dépensé autant de temps à essayer de comprendre aucun des sujets qui sont déjà venus devant cette Chambre, que j'en ai pris sur ce projet du Canadian-Northern; et je me vois forcé d'avouer,—bien que ce ne soit pas pour faire honneur à mon habileté,—que j'ai rarement tenté de parler sur un sujet dont je comprenais si peu les tenants et les aboutissants.

Si le Gouvernement peut jeter plus de lumière sur ces choses, il est de son devoir de nous donner des explications plus explicites que celles que nous avons reçues jusqu'à présent. Autant que j'ai pu voir, et j'ai lu tout le Livre bleu et tous les documents qui ont été déposés sur le bureau de la Chambre, je trouve que les engagements existants s'élèvent à environ $42,540,000, contractés non pas pour construire le réseau, non pas pour le prolonger, non pas pour le parachever, mais pour payer des dettes, et mettre la compagnie en état de faire circuler ses locomotives et ses wagons d'une manière sûre sur la ligne. C'est là ce que je trouve, si je ne fais pas erreur dans mes chiffres. J'ai trouvé ces chiffres en grande partie dans le document législatif n° 2691, dont une partie seulement est imprimée. Je vois que les dettes présentes non payées et les besoins immédiats sont comme suit:

Colombie-Anglaise, prêts dus, $10,141,780; lignes du Canadian Northern Railway, c'est-à-dire les lignes de Port-Arthur à Yellowhead-Pass, $8,348,290; Canadian Northern Ontario, dettes dues, $4,727,698; lignes Toronto et Ottawa, dettes dues, $1,878,726; dettes sur le matériel en fiducie, $7,441,086; améliorations sur toutes les lignes, $10,000,000; formant un total de $42,540,580.

J'ai été pendant quelque temps en doute si je devais compter les $10,000,000 pour améliorations dans la somme à prendre sur ces $45,000,000 de garantie, mais si l'honorable député de Lambton est bien renseigné, et je suis certain qu'il l'est, alors j'en ai le droit, parce qu'il déclare catégoriquement ce qui suit:

Je sais que MM. Mackenzie et Mann se proposent de prendre $10,000,000 sur ce subside, afin de payer les perfectionnements.

J'ai donc là l'histoire complète. La somme de $42,540,500 sera prise sur cet argent afin de payer les dettes et les perfectionnements que l'on a faits pour mettre le réseau en état d'exploitation sûre. Mon honorable ami le solliciteur général fait des signes de dénégation. Je lui dirai que je n'avance rien que je ne sois en état de prouver par les documents. Tous les chiffres que j'ai donnés ont été pris dans les documents. Mon honorable ami sait que les chiffres sont là, et il peut les vérifier lui-même. A la page 13 de ce dossier il trouvera un état concernant le chemin de fer dans la Colombie-Anglaise, et il verra que la compagnie y doit $10,141,170. C'est exact, n'est-ce pas?

M. MEIGHEN: Je n'ai aucune raison d'en douter.

M. CARVELL: S'il lit la page 19 de ce dossier il trouvera que la compagnie doit $8,348,290 pour emprunts, retenues aux sous-traitants, et comptes de matériel pour les lignes de l'Ouest. A la page 2011 il trouvera qu'il est dû sur les lignes du Nord-Canadien $4,727,698 pour emprunts, retenues aux sous-traitants, et comptes de matériel. Dans la même page il trouvera que les dettes pour la ligne de Toronto à Ottawa, emprunts, retenues aux sous-traitants et comptes de matériel, sont de $1,878,728. A la page 24 il trouvera que dans l'état concernant le matériel d'exploitation, la somme requise pour payer les comptes et le capital dus sur les garanties fiduciaires pour matériel entre les mains du public, pour l'année 1913-1914, sont de $7,441,096. Et il y a ensuite l'aveu de l'honorable député de Lambton, s'il est exact, que toutes les dettes relatives aux améliorations seront payées à même cet argent. Ajoutez ces chiffres et vous avez la somme de $42,045,580.

M. MEIGHEN: Je regrette de ne pas avoir été dans la Chambre lorsque l'honorable député de Lambton a parlé, mais j'ai peine à croire qu'il était exact lorsqu'il a dit que la somme de $10,000,000 pour améliorations sera prise sur ces $45,000,000. Toute cette somme de $10,000,000 et autres dont mon honorable ami a donné lecture viendront du produit des $45,000,000, plus le produit des $58,000,000, c'est-à-dire qu'elle sera prise sur les $100,000,000 en entier.

M. CARVELL: Mais il y a beaucoup d'autres choses à prendre sur les $58,000,000. Personne mieux que le solliciteur général ne sait qu'il faudra dépenser les $10,000,000 pour achever le réseau, sans quoi il serait impossible de faire circuler les trains dans l'Ouest. Personne ne sait cela mieux que mon honorable ami. Il sait qu'il y a des centaines de milles, même des milliers de milles, sur lesquels on n'a pas encore jeté une pelletée de ballast, parce que l'on appelle le ballast déchets; qu'il faudra des mililons de dollars pour remplacer les treillis et faire le remplissage; que les voies sont dans un tel état qu'il n'est pas sûr d'y faire marcher un train plus que 10 milles à l'heure, et la commission des che-

mins de fer a été obligée d'ordonner de diminuer la vitesse des trains. Et cependant mon honorable ami me dit que l'intention n'est pas de prendre ces $10,000,000 pour les améliorations.

M. MEIGHEN: Sur les $100,000,000, oui.

M. CARVELL: On les prendra seulement sur l'argent disponible, et le seul argent disponible sera celui provenant des $45,000,000 d'obligations.

M. MEIGHEN: Cet argent n'est pas plus disponible que celui des autres obligations.

M. CARVELL: Mon honorable ami est mieux informé. Il sait que la garantie du Gouvernement permet de vendre ces obligations immédiatement et qu'elles le seront. Ces obligations à 4 p. 100 ne seront pas vendues peut-être au pair, même avec la garantie du Gouvernement, et je doute qu'elles produisent plus que $42,500,000. Quelques honorables députés ont dit que tout le réseau allait être achevé, que nous allions avoir un transcontinental extraordinaire s'étendant de l'Atlantique au Pacifique, en état de faire le trafic transcontinental. Mais je crois avoir prouvé par ce document que tout le produit de ces $45,000,000 d'obligations sera employé à payer les dettes et mettre le réseau en état d'exploitation. C'est là où est la difficulté. Mackenzie et Mann ou Lash s'en sont déchargés sur d'autres; je ne veux pas dire le solliciteur général lui-même, parce que je ne le tiens pas plus responsable que les autres ministres. Il reste donc acquis que ces $45,000,000, avec les sommes disponibles, ne suffiront pas à terminer les travaux, et l'année prochaine ou dans deux ans d'ici—car on attendra probablement après les prochaines élections—Mackenzie et Mann reviendront devant le Parlement, et nous diront ce qu'ils nous ont dit l'année dernière, et qu'ils nous diront probablement encore deux ou trois fois: Pour l'amour de Dieu, donnez-nous de l'argent pour nous aider à terminer le réseau; si vous nous en donnez maintenant nous ne vous en demanderons plus jamais. Mais ils nous en redemanderont tout de même.

M. GRAHAM: Le Gouvernement n'espère plus se maintenir au pouvoir.

M. CARVELL: Non, le Gouvernement compte que le fardeau retombera sur d'autres épaules et il agit d'après le dicton qu'à chaque jour suffit sa peine. Il pourvoit aux nécessités de l'heure présente et laisse le reste à ses successeurs.

Ce document révèle autre chose—et je ne crois pas que mon honorable ami me contredise—parce que je cite exactement les chiffres que je trouve à la page 10 du Livre bleu, et qui semblent être l'état financier de la compagnie. Je calcule que pour terminer le réseau il faudra les sommes suivantes:

Lignes de la Colombie-Anglaise.. ..		$13,505,712
Lignes du Canadian-Northern.. ..		6,694,606
Ligne principale du Canadian-Northern-Ontario..	$11,387,324	
Ligne Toronto-Ottawa.	258,143	
		11,645,467
		$31,845,785

D'après cette évaluation que Mackenzie et Mann ont fournie au solliciteur général, il faudra presque $31,000,000 ou $32,000,000 pour achever le réseau, non compris les lignes secondaires, comme l'a dit l'honorable député de Lambton. Cette somme ne sera que pour la ligne principale et les lignes secondaires, présentement en voie de construction. A cela, j'ai ajouté ce que je crois être parfaitement raisonnable, $20,000,000 pour le matériel d'exploitation, ce qui forme un total de $51,845,785 requis, d'après le Gouvernement lui-même, pour achever le réseau actuellement en voie de construction. Y a-t-il une personne dans cette Chambre ou dans le pays, un peu au courant de la construction des chemins de fer, qui croit que cette estimation donnée par Mackenzie et Mann est exacte? Je ne evux pas les offenser. Il est possible qu'ils croient cette estimation à peu près exacte, mais l'expérience de tous les chemins de fer au Canada et de presque toutes les grandes entreprises est là pour prouver qu'il n'y a rien de plus incertain qu'une évaluation d'ingénieurs. C'est presque une maladie chez eux. Je n'ai jamais pu comprendre comment il se fait que bien qu'ils se trompent toujours, c'est toujours du même côté; ils estiment toujours que les travaux coûteront moins qu'ils finissent par coûter, et lorsqu'ils me disent qu'il faudra 50 ou 51 millions de dollars pour achever les travaux du chemin de fer vous ne pouvez guère vous tromper en ajoutant 50 p. 100. Prenons le Grand-Tronc-Pacifique pour exemple. On a fait estimation sur estimation, et ç'a été la même chose pour le Pacifique-Canadien, l'Intercolonial, et toutes les autres grandes entreprises au Canada. Prenons le canal Welland. Je ne crains pas de dire que lorsque ce canal sera terminé il aura coûté 25 p. 100 de plus que nous dit le Gouvernement.

M. EMMERSON: Et le canal Soulanges.

M. CARVELL: Oui. Je dis donc que $52,000,000 ne suffiront pas pour achever ce réseau, et il y a à part cela des milliers de milles d'embranchements à construire, qui ne sont même pas encore commencés. Si le peuple les demande, il faudra les construire, et le Gouvernement devra les construire, ainsi que je vais essayer de le démontrer. Du moment que le Gouvernement devient associé à cette entreprise—le seul associé ayant de l'argent—quels que soient les améliorations, les prolongements ou les perfectionnements qui seront nécessaires, l'associé possédant l'argent devra payer, parce que vous ne pouvez pas tirer du sang d'une pierre ou de l'argent d'un associé qui n'en a pas. A mon avis, c'est là une des plus grandes objections à tout le projet.

Je trouve dans le Livre bleu un exposé sommaire de mes calculs, avec certains chiffres supplémentaires. D'après cet exposé, il faudrait $42,540,580 pour faire face aux dettes échues et aux améliorations, $51,845,785 pour achever les lignes en voie de construction, $10,408,128 d'engagements temporaires, $15,423,170 pour rembourser le montant des emprunts obtenus au moyen de valeurs données en gage en tenant compte, toutefois, des valeurs données en garantie subsidiaire; $20,703,865 pour rembourser le montant des emprunts faits aux banques et au sujet desquels il fant aussi tenir compte de valeurs données en garantie subsidiaire. Cela forme une dette totale de $140,921,528 compensée jusqu'à un certain point par des valeurs et comprenant ce qu'il faut pour parachever le réseau. C'est cette dette que la compagnie cherche à faire payer au peuple en demandant au Gouvernement de s'associer à elle. Pour être juste, je dirai que les deux derniers item sont garantis par des valeurs.

M. BURNHAM: L'honorable député est-il d'avis qu'il convienne d'accorder de l'aide à la compagnie?

M. CARVELL: Pour rester dans les bornes de la politesse, je dirai que je ne veux rien accorder à Mackenzie et Mann. Je veux que le Nord-Canadien soit un réseau qui reste en exploitation. Mon honorable ami me comprendra.

M. BURNHAM: Oui, parce que vous contredisez votre chef.

M. CARVELL: Je dis ce que je pense. Que l'honorable député en fasse autant. On lui a attribué certaines opinions qu'il a cru devoir expliquer. Qu'il commence par se faire comprendre au lieu de poser des questions.

Le Gouvernement, à ce que je vois à la page 44, juge la garantie subdiaire suffisante pour assurer le paiement de la dette. Pour moi, je doute qu'elle le soit, bien que, de prime abord, elle le paraisse. Le solliciteur général aura beau dire aux habitants du Manitoba que la garantie subsidiaire de $7,000,000 assure aussi bien le paiement de la dette de la compagnie que la récolte d'un cultivateur assure le paiement de sa propre dette, ils hésiteront à le croire pour peu qu'ils examinent ce qui en est. Il y a déjà pour £1,000,000 de ces valeurs subsidiaires qui consistent en obligations perpétuelles non garanties. Je sais qu'on a offert ces obligations à 75½ en décembre dernier. Peut-être en a-t-il vendues quelques-unes à ce prix; mais Mackenzie et Mann ne pourraient pas en vendre à 25½, ni même pour aucun prix aujourd'hui. S'ils pouvaient en vendre ils en vendraient, car il en reste pour un fort montant. On trompe tout simplement le peuple en cherchant à faire passer ces obligations non garanties pour des valeurs aussi sûres qu'une première hypothèque. Il y a d'autres valeurs qui elles sont garanties à 3½ ou 4½ p. 100 et sont loin de pouvoir jamais rapporter l'équivalent de leur dénomination. Il faudra donc payer quelques millions pour combler la différence qu'il y a entre cette garantie de $7,000,000 et ce qu'elle vaut réellement.

Au sujet de ce qui est dû aux banques, la situation est encore plus sombre. Le solliciteur général parle ici d'une réclamation de $3,000,000; mais cette somme ne représente qu'un passif. Il y a pour £1,301,590 d'obligations perpétuelles consolidées du Nord-Canadien qui ne sont garanties par qui que ce soit et ont été données à titre de garantie subsidiaire sur un emprunt de relatives aux concessions de terre, qui auraient probablement une certaine valeur. Il y a aussi les obligations à 4½ p. 100 garanties par la Colombie-Anglaise, et les obligations à 4½ p. 100 garanties par l'Alberta. Mais tout cet actif sera loin de rapporter l'équivalent du pair, il ne rapportera jamais $24,000,000, car les banques ne peuvent réaliser sur des valeurs de cette nature. De là vient que ces $3,000,000 représenteront un passif au lieu d'un actif. Le solliciteur général aurait dû au moins chercher à faire acquitter ces dettes par Mackenzie et Mann, mais il ne l'a pas fait et rien ne nous assurent qu'elles seront acquittées, bien qu'on tente de faire croire au peuple qu'elles le

seront. Les articles 4 et 5 du projet de résolution sont les plus trompeurs que l'on puisse trouver dans tous ces documents. L'article 4 est ainsi conçu:

4. Qu'il est convenu et stipulé à la satisfaction du Gouverneur en conseil que tous les prêts temporaires impayés faits au Canadian-Northern ou à quelqu'une de ses compagnies constituantes ou subsidiaires et garantis par le dépôt ou le nantissement de valeurs, seront remboursés à même le produit de ces valeurs données en dépôt ou en nantissement lorsqu'elles seront vendues ou qu'il en sera disposé, et que nulle poursuite ne sera dans l'intervalle intentée contre le Canadian-Northern ou contre toute autre desdites compagnies pour le recouvrement de ces prêts temporaires.

Qui va empêcher le porteur de $1,000,000 de valeurs du Nord-Canadien de travailler à percevoir ce montant? Qui nous garantit qu'il n'y travaillera pas ou que, s'il y travaille, il le percevra d'un autre que du Gouvernement? Si, après l'adoption de ce projet de résolution, le porteur demande qu'une de ces compagnies soit mise en liquidation, qui va venir à la rescousse de cette compagnie, si ce n'est le Gouvernement?

On a déjà demandé la mise en liquidation d'une certaine compagnie aux tribunaux de Montréal. Mon honorable ami sait de quelle compagnie je veux parler. Mackenzie et Mann tâchent de lui assurer les fonds nécessaires dans le moment; mais force leur sera de s'adresser encore au Gouvernement, car ils ne peuvent plus s'adresser ailleurs. Le peuple sera donc devenu le banquier, le créancier hypothécaire de second rang, qui sera appelé à payer toutes ces dettes pour protéger sa créance, bien que ces compagnies en banqueroute viennent dire aujourd'hui au Gouvernement qu'elles les paieront.

Voici maintenant l'article 5 du projet de résoltion:

5. Que les entrepreneurs conviennent et s'engagent et doivent de toute autre manière convenir et s'engager à la satisfaction du Gouverneur en conseil à ce que la dette courante du Canadian-Northern et desdites compagnies constituantes et subsidiaires soit, dans un délai d'un an à compter de l'adoption des présentes résolutions, réduite à la somme normale ou ordinaire courante à être déterminée par le ministre, et dans l'intervalle toute dette courante autre que celle qui peut donner lieu à un litige de bonne foi, soit payée ou réglée de telle manière qu'aucune procédure pour en faire effectuer le paiement ne soit prise ou adoptée.

Celui-ci vaut un peu mieux que l'autre, parce qu'au moins il nous met en face de quelque chose. Mais qui va garantir le paiement de ces dettes? Les entrepreneurs. Qui sont-ils? Je vois, à la première page, que le mot "entrepreneurs" désigne la compagnie Mackenzie et Mann. Que vaut-elle, d'après la preuve? Pas un sou, elle est en banqueroute. Et c'est elle qui va garantir la réduction d'une dette courante de $10,000,000 à $3,000,000? Voyons en quoi le Gouvernement se fait enfumer. J'emploie ce mot, car nul autre ne pourrait rendre aussi clairement ma pensée.

Relisez la convention, et vous y verrez que les entrepreneurs, ce sont sir William Mackenzie et sir Donald Mann; en d'autres termes, Mackenzie, Mann and Company, Limited. Sir William Mackenzie et sir Donald Mann y prennent certains engagements, mais cela se résume à un transport d'actions mises dans les mains d'un fiduciaire, qui les gardera pour eux et pour le Gouvernement, et à une cession à Sa Majesté de ces parts pour une somme de 33 millions, destinés à parfaire les 40 millions, dont il a été cédé l'année dernière 7 millions. Ils s'obligent en outre à un transport du chemin de la Brockville, Westport and Western Railway Company, libre de toute charge, et à d'autres actes nécessaires à l'exécution de cette convention. Finalement, ils s'engagent à ne faire aucune réclamation pour leurs services des vingt dernières années. Tout ce que MM. Mackenzie et Mann conviennent de faire quant à eux-mêmes, c'est de remettre au Gouvernement des actions ordinaires qui, aujourd'hui, ne valent pas le papier sur lequel elles sont écrites. Si le Gouvernement était sincère dans les efforts qu'il tente pour faire croire au public que MM. Mackenzie et Mann étaient eux-mêmes les soutiens de cette entreprise, il ferait que, dans la résolution, le mot entrepreneurs aurait le même sens que dans la convention. Que l'on modifie l'interprétation des termes de la résolution de manière à tenir MM. Mackenzie et Mann personnellement responsables des engagements qui y sont indiqués, et ce sera au moins quelque chose. Qu'il soit dit dans la résolution que les entrepreneurs devront exécuter leurs engagements à la satisfaction du Gouverneur en conseil, et nous saurons alors à qui nous adresser. MM. Mackenzie et Mann répondront du paiement des dettes ainsi garanties et d'un amortissement jusqu'à concurrence de 7 millions de cette dette flottante de 10 millions.

Plus on étudie ces résolutions et les pièces mises devant la Chambre, plus on demeure persuadé que quelqu'un ici s'emploi délibérément à épargner MM. Mackenzie et Mann. Dès qu'il s'agit de payer, ceux-ci sont exempts, mais du moment qu'il est question de recevoir, ils sont là.

M. MEIGHEN : Que vont recevoir MM. Mackenzie et Mann :

M. CARVELL : J'arriverai à cela bientôt.

M. MEIGHEN : Je ne le crois pas.

M. CARVELL : Oh ! oui ; il est encore de bonne heure. J'admets que les preuves de ce qu'ils ont reçu jusqu'à présent sont très incomplètes. J'aimerais à avoir celles que possède le solliciteur général, ou mieux encore les preuves que lui a cachées son ami Lash ; car, si le solliciteur général a les renseignements que M. Lash pouvait lui fournir et qu'il veuille bien nous les communiquer, je serai en mesure de dire avec beaucoup plus de certitude combien ont reçu MM. Mackenzie et Mann. Le solliciteur général a écouté jeudi avec beaucoup d'attention ce que disait à cet égard l'honorable député de Calgary (M. R. B. Bennett). Ce dernier a disposé de la question, et il est inutile que je répète ce qu'il a dit. Quand même je le voudrais, il me serait impossible de la traiter aussi habilement qu'il l'a fait, et je n'ai pas besoin d'y revenir. Il a donné au Gouvernement un aperçu des sources où MM. Mackenzie et Mann ont puisé, et j'aimerais à savoir s'il y a ici, en y comprenant le solliciteur général, quelqu'un d'assez naïf pour croire que MM. Mackenzie et Mann ont eu dans les mains jusqu'à 244 millions du peuple ou à l'aide de valeurs non garanties et qu'ils ont agi en magnanimes patriotes. Est-ce que quelqu'un croira qu'ils étaient de simples agents à qui ces fonds étaient remis? Que, dans toute cette affaire, il n'y a pas eu un sou pour eux, et que ces 244 millions se retrouvent sou pour sou dans les ouvrages que mentionne la résolution? Mais, le solliciteur lui-même se refuserait à le croire. Dans quel but avoir formé ces compagnies auxiliaires, s'il n'y avait pour eux aucun profit à tirer de toutes ces opérations et s'ils les ont toujours conduites avec désintéressement? Il est nécessaire parfois de raisonner par induction, et, quand les preuves manquent, il ne vous reste que cette sorte de raisonnement. Or, nous savons que pas un pouce des lignes construites au Canada n'a été bâti par la compagnie du Nord-Canadien. A tout événement, aucune preuve n'est là pour le démontrer, et je ne m'expose guère en faisant cette assertion.

Il a été accordé à MM. Mackenzie et Mann des millions, des dizaines de millions et des centaines de millions pour les lignes respectivement connues sous les noms de Canadian Northern Ontario, Canadian Northern Alberta, Canadian Northern Saskatchewan, Canadian Northern Pacific et quantités d'autres Canadian-Northern, mais aucune des compagnies fondées à leur occasion n'a construit un mille de voie. Qu'ont-ils fait de tout cet argent? Ils se sont attribués à eux-mêmes ces 244 millions, mais sous un nom différent, celui de Mackenzie, Mann and Company, Limited. Donald Mann et William Mackenzie possèdent à eux deux la totalité des actions.

M. PARDEE : Et Lash?

M. CARVELL : Pour ce qui est de Lash, peut-être se trouve-t-il intéressé dans cette affaire plus qu'on ne le pense. A la surface, cependant, on ne voit que sir William Mackenzie et sir Donald Mann. Tous ces fonds sont remis par eux et par la Canadian Railway Company à la société dite Mackenzie and Mann, et ni l'un ni l'autre n'a construit un mille de voie. La société Mackenzie and Mann, chargé de construire la ligne, cherche dans tous les pays du monde à faire marcher tous ceux qu'elle peut trouver pour la construction du réseau au plus bas prix. On a beau présenter la déclaration d'un commis qui témoigne de ce qu'il pense, encore faut-il qu'il donne les motifs qu'il a de penser ainsi. Comme l'a dit avec tant d'à-propos l'honorable député de Welland (M. German), pourquoi sir William Mackenzie et sir Donald Mann n'ont-ils pas déclaré sous serment qu'ils ne toucheraient pas un sou de cet argent?

M. MEIGHEN : Est-ce que cela vous satisferait?

M. CARVELL : Ce serait dans tous les cas plus satisfaisant que les déclarations d'un commis de bureau.

M. MEIGHEN : Cela ne satisferait donc pas mon honorable ami?

M. CARVELL : Votre honorable ami se réserverait encore le droit de juger des choses par lui-même ; mais, si le solliciteur général veut bien nous donner l'occasion d'interroger ces deux témoins, je tâcherai d'être satisfait de ce que j'en tirerai. Il y en a plusieurs dans les rangs de la droite, de même que dans nos rangs, qui aimeraient avoir, je pense, cette occasion d'interroger ces messieurs. Mes connaissances en matière de chemins de fer ne me permettraient peut-être pas de les suivre dans toutes les ramifications de ce vaste réseau du Canadian-Northern ; mais, avec l'aide de mes honorables amis, je pourrais, il me semble, toucher le bord de l'affaire, et ce serait assez, monsieur l'Orateur, pour faire

paraître au jour les tripotages les plus gigantesques auxquels aient jamais donné lieu au Canada les affaires de bourse.

Il n'est même pas besoin d'aller au fond des choses. J'ai demandé tout à l'heure pourquoi la formation de ces diverses compagnies, si ce n'a pas été un moyen de faire de l'argent. L'explication qu'en a donnée mon honorable ami le solliciteur général est que cela devait rendre plus facile la vente de leurs obligations. Cela se peut, en ce qui concerne l'outillage. En pareil cas, le matériel s'achète par une compagnie distincte, et il échappe par là à l'hypothèque générale dont le réseau est grevé. Tel est l'objet de la société fiduciaire. Ce peut être un moyen d'aider la compagnie à se procurer le matériel roulant dont elle a besoin. En ce qui concerne ce matériel, je crois en conséquence que l'on a pu avoir raison de créer une compagnie distincte. Mais quand il s'est agi, par exemple, de construire le Nord-Canadien du Pacifique et le Nord-Canadien d'Ontario, il a été versé dans les mains de Mackenzie and Mann, Limited, de 45 à 50 millions au cours des trois dernières années; ou encore dans un cas entre les mains de Mackenzie et Mann et, dans l'autre, entre celles de la compagnie de constrution du Nord, ce qui est à peu près la même chose. Pourquoi la compagnie du Nord-Canadien n'aurait-elle pas pu provoquer des offres et adjuger l'entreprise au soumissionnaire le plus bas?

Pourquoi n'aurait-elle pu faire ce qu'à fait la commission du Transcontinental national, ou la compagnie du chemin de fer du Pacifique? Lorsque cette dernière a voulu bâtir sa ligne de Seaforth, quand elle a voulu bâtir sa ligne de Toronto à Sudbury, doubler sa voie à l'ouest de Vaudreuil, construire sur les bords du lac une ligne reliée à la voie principale, elle n'a pas, comme la compagnie Mackenzie and Mann, Limited, créé des compagnies filiales. Le Pacifique-Canadien n'a pas de ces compagnies qui portent le nom de Shaughnessy-Van Horne, Limited. Elle a simplement demandé aux entrepreneurs de soumissionner l'entreprise.

Je connais intimement les entrepreneurs qui ont construit la voie du Pacifique de Toronto à Sudbury; je connais les entrepreneurs qui sont à construire, à l'heure actuelle, la ligne du Lake Shore. Ces entrepreneurs ont exécuté de grands travaux pour le chemin de fer Transcontinental; on leur a tout simplement demandé de faire des soumissions dans le cours ordinaire des affaires; les plus bas soumissionnaires se sont vus adjuger l'entreprise, et ils sont actuellement à l'exécuter.

M. MEIGHEN: La Canadian Northern Railway Company suit exactement la méthode que vient de décrire mon honorable ami.

M. CARVELL : Voilà qui montre bien la nécessité d'une enquête. Nous n'avons aucune preuve de cela, et c'est la première fois que nous en entendons parler. C'est là la vérité, comment se fait-il que Mackenzie et Mann se paient ces millions à eux-mêmes, sans passer d'adjudication, sans même un arrangement de quelque nature que ce soit?

M. MEIGHEN : Ils ne font pas cela.

M. CARVELL: Il est établi qu'ils le font.

M. BURNHAM : Est-ce que l'on ne pourrait pas faire comparaître MM. Mackenzie et Mann devant le comité des comptes publics, à la faveur des garanties que le Parlement leur a déjà accordées.

M. CARVELL : On pourrait le faire.

M. BURNHAM : Alors, pourquoi n'essaie-t-on pas ce moyen-là?

M. CARVELL : A mon avis, voici ce que nous devrions faire. Je préférerais de beaucoup qu'une maison comme celle de Price, Waterhouse et compagnie, fît l'examen de leurs livres pendant un mois ou six semaines, et après cela, on pourrait soumettre la question à une commission d'enquête ou à un comité parlementaire. Je désirerais d'abord que l'on se procure des renseignements, puis on pourrait ensuite les citer à comparaître devant nous. Mon honorable ami vient de suggérer de les sommer à comparaître devant le comité des comptes publics. La session est fort avancée, et je crains fort que le comité des comptes publics ne ferait pas de progrès très considérables, cette année, en vue de débrouiller cette monstrueuse transaction financière.

Pour en revenir à ce sujet, pourquoi Mackenzie et Mann ne demandent-ils pas de soumissions? Pourquoi s'adjugent-ils ces millions à eux-mêmes, sans demander de soumissions? Est-ce qu'il ne serait pas intéressant de savoir les prix que le Nord-Canadien a payé à Mackenzie et Mann, Limitée, ainsi que les prix que ces derniers ont payés aux entrepreneurs? Que personne ne vienne me soutenir, en l'absence de témoignages rendus sous serment et appuyés par les documents, qu'il n'existe pas un

énorme écart entre les sommes qu'ont reçues Mackenzie and Mann, Limited, et celles qu'ils ont payées aux entrepreneurs qui ont exécuté les travaux. Vous pouvez prendre ces différentes compagnies filiales, l'une après l'autre, vous pouvez suivre toutes les manipulations de leurs obligations et de leurs actions qu'a énumérées mon honorable ami de Calgary (M. Bennett), l'autre jour, et vous établirez que chacune d'elles n'a été constituée simplement que pour couvrir les transactions de Mackenzie et Mann; car la Canadian Northern Railway Company est un être moral, la Canadian Northern Ontario Railway Company en est un autre, et qu'il en est de même de la Canadian Northern Pacifique Railway Company; ces compagnies jouissent toutes d'une identité bien distinctes; elles ont le pouvoir de se livrer à des entreprises; elles ont toutes le droit de poursuivre en justice et d'être poursuivies; elles possèdent tous les droits et les pouvoirs qui sont en la possession de toutes les autres corporations publiques au Canada, et à moins que ce ne fût pour couvrir quelque chose, il n'était pas nécessaire d'adjuger les entreprises et de bâtir ce chemin de fer de la manière dont on l'a fait.

M. BLAIN: Est-ce que mon honorable ami n'a pas quelque confiance en MM. Mackenzie et Mann?

M. CARVELL: Certainement, que j'ai confiance en ces messieurs. Ce sont deux des hommes les plus adroits qui aient jamais vécu au Canada.

Mais mon honorable ami semble oublier que MM. Mackenzie et Mann viennent devant le Parlement en solliciteurs. Ils disent: Nous voilà rendus à bout de ressources; nous ne pouvons plus nous procurer d'argent; nous nous adressons à vous, afin que vous nous en fournissiez. Tout ce dont je me plains, c'est que l'on n'ait pas déposé devant nous un état qui nous justifie de leur avancer l'argent qu'ils demandent. En vertu des résolutions qui sont soumises à notre examen, cette énorme somme de $45,000,000 ira toute à Mackenzie et Mann. Ce sont ces deux hommes, et non le Gouvernement canadien, qui disposeront de ces millions. Ils prétendent qu'ils n'ont jamais réalisé aucun profit, du moins on a lu à la Chambre l'affidavit qu'ont donné à ce sujet quelques messieurs qui font partie de l'administration de la Northern Construction Company. Ces affidavit déclarent que Mackenzie et Mann n'ont pas réalisé de profits avec la construction de la section du chemin de fer qui traverse la Colombie-Anglaise.

C'est peut-être vrai, mais on ne va pas jusqu'à prétendre que Mackenzie et Mann ne réaliseront pas de jolis profits en fin de compte. La Northern Construction Company est de la famille, après tout. Elle se compose du frère de sir Donald Mann et des neveux de sir Wm Mackenzie, qui sont des gens très estimables, je n'en doute pas.

Je reconnais que ces messieurs sont des hommes d'affaires de première valeur, et je crains fort qu'ils ne soient trop habiles comparativement aux hommes avec lesquels ils sont appelés à traiter ce marché. Ils prétendent qu'ils n'ont pas encore retiré un sou de bénéfice de cette entreprise, mais mon honorable ami ne doit pas perdre de vue qu'il faudra de $10,000,000 à $11,000,000 pour acquitter les dettes qu'ils ont contractées, et environ $13,000,000 pour parachever les travaux. Je demanderai donc à mon honorable ami de prendre patience et d'attendre jusqu'à ce que Mackenzie et Mann ait reçu $10,000,000 de notre bon argent pour payer leurs dettes et une autre somme de $13,000,000 afin de terminer la construction de leur chemin de fer.

C'est après cela que j'aimerais à obtenir un affidavit de MM. Mackenzie et Mann, déclarant qu'ils n'ont pas réalisé de profits à la faveur de cette opération. Voilà de quoi nous nous plaignons. Nous nous opposons à ce que ces sommes énormes soient remises entre les mains des deux hommes qui ont été inhabiles à mener cette entreprise à bonne fin.

Nous sommes d'avis que le Gouvernement devrait garder la haute main relativement à la dépense de ces deniers publics, et selon moi, nous faisons à ce Gouvernement de gaspillards un beau compliment lorsque nous prétendons qu'il devrait avoir l'emploi des fonds.

Nous courons des risques en prenant cette attitude, mais ils ne sont rien comparativement à ceux que nous assumons, si nous confions ces millions à Mackenzie et Mann. Voilà notre opinion; voilà où nous trouvons que cette convention pèche. Mais je désire maintenant ajouter quelques mots relativement à la question du syndicat du matériel. Je n'ai été que trop véridique, je le crains fort, lorsque j'ai dit tout à l'heure que Mackenzie et Mann n'ont qu'imparfaitement renseigné le solliciteur général, et qu'ils lui ont caché certaines affaires de la plus grave importan-

ce. Je puis ajouter, afin de consoler mon honorable ami, que ce n'est pas la première fois qu'un avocat est trompé par son propre client. Tous les membres du Parlement, qui ont eu quelqu'expérience, relativement à la pratique du droit, savent que l'une des difficultés les plus insurmontables que l'on y rencontre, c'est d'amener son client à dire toute la vérité. Ils sont très rares les avocats qui n'ont pas eu cette expérience de se trouver en face de difficultés qu'ils n'avaient pas prévues devant le tribunal, simplement parce que leurs clients ne leur avaient pas raconté tous les faits, et je crains fort que ce ne soit là la situation qui est faite à l'heure actuelle au solliciteur général; de fait, je sais que tel est le cas.

Il l'a prouvé par la remarque qu'il a faite, l'autre soir, lorsque l'honorable député de Pictou a fait allusion au syndicat du matériel. L'honorable député de Pictou demandait où était la nécessité que Mackenzie et Mann achetassent ce matériel au lieu du syndicat, et mon honorable ami a affirmé que tel n'était pas le cas. Je désire affirmer à mon honorable ami, le solliciteur général, que c'est pourtant bien la vérité.

M. MEIGHEN: Je n'ai jamais dit cela.

M. CARVELL: J'avais cru que mon honorable ami avait fait cette affirmation. Il est bien vrai que la Imperial Rolling Stock Company n'achète pas le matériel roulant; il est acheté par la compagnie Mackenzie and Mann, Limited, qui donnent ses billets en paiement, puis elle le transporte au syndicat du matériel. Pourquoi tout cela est-il nécessaire?

M. MEIGHEN: Parce que la compagnie relative au matériel roulant sert tout simplement d'intermédiaire. La compagnie Mackenzie and Mann, Limited, effectue l'achat, parce qu'elle a un actif suffisant pour garantir les paiements; ils transportent ensuite ce matériel à la compagnie du matériel.

M. CARVELL: C'est là une explication plausible, mais elle est à peine efficace, car la compagnie du matériel émet des obligations, et ce sont ses directeurs qui devraient avoir l'argent afin d'effectuer les paiements pour l'acquisition de ce matériel. Chaque fois que mon honorable ami, le solliciteur général, tente de donner des explications à ce sujet, il laisse voir qu'il n'a pas reçu tous les renseignements qu'on aurait dû lui fournir. Il établit que ces hommes servent tout simplement d'intermédiaires, dans le but, je le suppose, de faire quelques profits à l'aide de ces opérations.

Je désirerais beaucoup que l'on me fournisse l'occasion de les questionner sous serment; j'aimerais beaucoup que l'on fasse comparaître les directeurs de la Canada Car Company, et d'autres compagnies qui fabriquent des wagons au Canada et aux Etats-Unis, desquelles Mackenzie et Mann ont acheté le matériel de leur chemin de fer, en ces dernières années; je désirerais avoir l'occasion d'étudier ces transactions et de m'assurer si oui ou non ce matériel roulant a été transporté au syndicat du matériel exactement aux mêmes prix que la compagnie Mackenzie and Mann, Limited a payés aux fabricants. Il est possible qu'ils n'aient réalisé aucun profit de ce chef; mais nous avons nos doutes à ce propos.

Permettez-moi, maintenant, de revenir à l'examen de l'état financier de la compagnie qui se trouve à la page 10 du Livre bleu.

Mon honorable ami admet qu'ils vont affecter le produit tout entier de ces obligations afin de payer leurs dettes; mais, ajoute-t-il, grâce aux $58,000,000 qu'ils vont obtenir par ce moyen, ils seront en état de terminer la construction de leur chemin de fer. Si vous le permettez, nous allons examiner pour un instant le bien fondé de cette assertion. On compte dans l'actif les $16,496,332 d'obligations émises pour l'achat du matériel.

Comment peut-il se faire que la compagnie du matériel puisse avoir $16,000,000 d'obligations à lancer sur le marché, à l'heure actuelle? Si elle a émis pour $16,000,000 d'obligations, garanties sur le vieux matériel usé du Canadian-Northern, à quel prix croyez-vous qu'on pourrait les vendre? Bien que je sois prêt à admettre que cette somme de $16,000,000 ne soit qu'une bagatelle du réseau du Canadian-Northern, cela fait tout de même $16,000,000 à soustraire du total de $100,000,000, que l'on prétend être la somme nécessaire pour achever l'entreprise. On prétend que ce sont des garanties de premier ordre, qui valent 100 sous à la piastre, et si elles ne rapportent pas dollar pour dollar, alors les auteurs du projet sont passablement à côté dans leurs calculs.

Viennent ensuite les obligations du Canadian Northern Tunnel and Terminal, $5,995,734, soit environ $6,000,000. Il est vrai que la compagnie a inscrit cette somme comme étant le montant nécessaire pour

achever les têtes de ligne à Montréal, et qu'elle a leur $6,000,000 valant d'obligations. Mais qui va acheter et payer ces obligations ? Qui donc achètera ces obligations à un prix quelconque? Le ministre des Finances—qui est au courant de la question financière—ne saurait prétendre que ces deux derniers item aient réellement la valeur inscrite dans cet état. En outre, il y a $36,000,000 d'obligations de la valeur du pair qui pourraient produire $30,000,000, peut-être un peu moins, mais comment allez-vous l'avoir ? Le reste de ves obligations, $35,981,960 de la valeur du pair valant possiblement $30,000,000, elle prétend qu'elle les gagnera—de qui ? Du peuple canadien. C'est-à-dire que le peuple canadien dépose $45,000,000 afin de mettre Mackenzie et Mann en état de gagner $35,000,000 de plus de lui, partie en subventions du Gouvernement fédéral, et partie en subventions des gouvernements provinciaux, sous forme de garanties d'obligations et de subventions. Ainsi la chose marche; c'est comme une immense boule de neige; plus vous la roulez, plus elle grossit; plus ces gens feront sortir d'argent des coffres de l'Etat, plus ils soutireront d'argent du peuple. Ils disent avoir $312,000,000 de valeurs en cours en ce moment. Je dirai à mon ami qu'il fait erreur dans son addition; d'après mon calcul, le montant est de $314,000,000 ou $315,000,000.

L'erreur se trouve peut-être dans les obligations perpétuelles à 4 p. 100 de la Colombie-Anglaise. J'ai pris la peine d'examiner l'affaire et je constate, d'après le livre de la bourse de 1913, que tandis que le produit était de $17,418,000, il est porté ici à $19,500,000. Ils n'ont pu retirer autant que cela d'une valeur de $16,412,000 d'obligations. Naturellement, ce n'est qu'une erreur.

M. MEIGHEN : Il n'y a pas d'erreur, voici l'explication. D'autres item mentionnés dans cette même colonne sont placés avec celui-là pour produire ce total. Ces item ne produisent pas seuls dans chaque cas les montants inscrits en regard. Cela tient à la réunion des item nécessaires pour la gestion financière.

M. CARVELL : Je remercie mon honorable ami de ce renseignement. Avec les documents que j'avais sous les yeux il m'était impossible de faire le calcul.

Il y a donc $312,818,910 de valeurs émises à la charge de ce réseau à présent, nous allons émettre $45,000,000 sur ce montant puis nous ferons une émission de $30,000,000 sur d'autres valeurs, parce que, en fournissant $45,000,000, nous mettons ces gens en état de gagner les sommes additionnelles des provinces.

Voilà donc une hypothèque d'environ $400,000,000 contre le réseau tel qu'il est présentement construit ou en construction.

M. MEIGHEN: Il est une question que l'honorable député perd de vue. Les valeurs que nous permettons à la compagnie d'émettre sont destinées à des emprunts pour des lignes sur lesquelles on n'a pour ainsi dire rien construit; par exemple, le chemin de fer du Nord-Canadien de la Saskatchewan. Le gouvernement de la Saskatchewan a garanti des obligations pour 600 ou 700 milles environ. Cette ligne vient d'être terminée. Par conséquent, le parcours en milles sera réellement bien augmenté et, lorsque tout ce montant sera dépensé, il dépassera de beaucoup les 90,000 milles qui nous servaient de base.

M. CARVELL: Cela n'importe guère, parce que quelqu'un devra fournir l'argent pour la construction de la ligne, avant que ces obligations prennent de la valeur, et il doit y avoir une hypothèque antérieure sur ces obligations avant que notre hypothèque prenne rang.

M. MEIGHEN: Il y aura un plus grand nombre de milles.

M. CARVELL: Je saisis votre pensée. Nous aurons des engagements de $400,000,000, mais nous aurons un plus grand nombre de milles.

M. MEIGHEN: Je n'affirme pas que ces chiffres soient exacts, mais le principe est légitime.

M. CARVELL: Voilà la charge que nous assumons, et qui, aux yeux des ministériels, constitue une bonne opération financière.

Revenons en arrière pour un moment. A mon avis, la pire erreur commise par le Gouvernement a été de prendre les $40,000,000 d'actions ordinaires. Je considère cette association d'affaires comme la partie la plus néfaste de toute la transaction. Voyez ce qui arrive. Il y a $400,000,000 de garanties ou d'hypothèques, pour parler clairement, contre cette institution; nous devenons associés, et nous prenons les quatre dixièmes des actions ordinaires. Il faut que ces actions nous donnent un rendement lucratif, parce que la compagnie Mackenzie et Mann qui est la principale figure du spectacle, dira: Il faut que vous

rendiez ces actions lucratives; et pour cela vous devez maintenir des prix élevés, vous n'oserez pas réduire les prix, parce que si vous le faites, les actions ne rapporterons pas de dividendes; vous ferez valoir votre créance hypothécaire et nous perdrons notre droit de réméré. Par conséquent, le Gouvernement sera forcé de maintenir les tarifs élevés.

Si j'habitais l'Ouest canadien, c'est contre cette partie du marché que je voterais avec le plus de plaisir et avec l'intime conviction que j'accomplirais l'œuvre du Seigneur et rendrais service au pays; je veux dire l'acquisition de ces $40,000,000 d'actions ordinaires, parce que du moment que nous devenons associés dans ce projet, nous serons forcés de maintenir des tarifs élevés, et si nous les maintenons élevés sur le Nord-Canadien de manière à payer des dividendes sur les actions ordinaires, le Grand-Tronc-Pacifique aura un droit absolu de maintenir ses tarifs élevés et le chemin de fer canadien du Pacifique devra maintenir les siens, de sorte que chaque compagnie de chemin de fer au Canada devra maintenir ses tarifs élevés, et le peuple de l'Ouest, au lieu d'avoir la réduction des tarifs qu'il demande depuis dix ans, se trouvera en présence d'une situation rendant absolument impossible toute réduction des tarifs à l'avenir, parce que le Gouvernement a pris la position d'un associé dans cette affaire. Nous avons pour ainsi dire les troisième ou quatrième ou cinquième hypothèques dans cette affaire. Nous connaissons tous la position du deuxième et troisième créancier hypothécaire. Il est invariablement à la merci du premier créancier hypothécaire. Du moment que le premier créancier désire son argent, le deuxième créancier doit le payer. Le grand inconvénient, le pire résultat de cette opération, c'est que toutes les provinces qui ont assumé des engagements pour le Nord-Canadien sont absolument écartées, en ce qui concerne la responsabilité, et cette responsabilité retombe sur les épaules du Dominion. Ainsi, la Colombie-Anglaise nous offre peut-être le plus scandaleux exemple de garantie d'obligations de chemins de fer au Canada ou en tout autre pays au monde.

Cette petite province, ayant un peu moins de 1,000,000 d'habitants, bien qu'ayant une vaste étendue de territoire et de grandes ressources naturelles—bien que les ressources n'aient pas grande valeur sans population, et je suis peiné de dire que la Colombie-Anglaise n'augmente pas en population comme elle devrait, si l'on tient compte de ses ressources naturelles—a assumé des engagements de $48,000,000 pour assister le réseau du Nord-Canadien. Une dette de $48,000,000 est imposée à une population de moins de 1,000,000, pour la construction d'une ligne absolument inutile, la plus mal construite dont j'ai jamais entendu parler, ligne parallèle au Grand-Tronc-Pacifique sur les 200 premiers milles et parallèle au Pacifique-Canadien sur les 200 derniers milles ou plus, et qui n'a qu'environ 150 milles au centre entre les deux passant dans un territoire neuf. Près de $40,000,000 de notre argent ont été dépensés pour la construction de cette ligne, qui est à peu près parallèle aux lignes existantes; et il n'y a aucun doute que le gouvernement de la Colombie-Anglaise se soit trouvé dans une terrible position, l'année dernière, à cause de cela.

Nous savons qu'il a garanti des obligations pour une somme considérable sur ce chemin de fer, dans le cours de la dernière année, pour $10,000 par mille de plus, formant une garantie d'obligations de $45,000 par mille de ce chemin de fer. On me dit, et je ne crois pas que mes amis de la droite puissent le nier, que ces derniers $10,000,000 ont été avancés en très grande partie pour faire face aux intérêts.

Le Gouvernement devra les payer en fin de compte, mais nous fournirons les obligations et nous emprunterons de l'argent pour payer les intérêts, et cela ne semblera pas trop mal aux yeux du peuple de la Colombie-Anglaise. Ce qui est vrai pour la Colombie-Anglaise est vrai pour les autres provinces jusqu'à un certain point, bien que dans une moindre mesure. Lorsque nous en aurons à la Saskatchewan, à l'Alberta et au Manitoba, je ne considère pas que l'aide donnée là soit aussi néfaste, parce que, bien qu'ils se soient lancés dans l'affaire sur une assez grande échelle, ils ont cependant dans les prairies des lignes qui ont une certaine valeur, des lignes qui traversent un pays où il y a des habitants, et où il y en aura encore plus à l'avenir, et plus il y aura d'habitants, plus il y aura de dividendes, et, par conséquent, même si le Nord-Canadien faisait défaut dans ces provinces, j'imagine que les premières hypothèques que les provinces possèdent sur le réseau seraient probablement bonnes. Mais lorsque nous en venons à la Colombie-Anglaise, si le chemin de fer du Nord-Canadien manquait à ses obligations, je ne crois pas que vous pourriez vendre la ligne pour la moitié de l'argent qu'elle y a con-

sacré, sans rien dire de la somme énorme que le Dominion y a contribué. Quel est le résultat? Nous enlevons le fardeau des épaules de la Colombie-Anglaise, nous assumons la responsabilité toute entière. Imaginez un instant ce qui arrivera lorsque nous essaierons d'affirmer nos droits sur les obligations et l'hypothèque que possède la province de la Colombie-Anglaise, si l'intérêt n'est pas payé. Il nous faudra verser l'argent.

Si nous ne payons pas, on fera commandement et alors qui paiera? Ce ne sera pas la Mackenzie and Mann Company, Limited, parce qu'elle n'a rien pour payer, ni le Nord-Canadien qui n'a pas d'argent. Qui autre que le peuple sera obligé de faire face à tout et de rembourser les emprunts échus? Et plutôt que de les rembourser, nous paierons l'intérêt, de sorte que le Dominion prend tout l'intérêt à sa charge, non seulement celui de la Colombie-Anglaise, mais aussi celui de toutes les autres provinces. Cela nous ramène à ma première proposition. Nous prenons, sous la responsabilité du Canada, un fardeau de $400,000,000 pour aider cette compagnie. Je me demande si le jeu vaut la chandelle. Il me semble qu'aucune transactions financière n'a jamais été faite qui puisse être comparée à celle-ci pour son manque d'habilité pratique. J'ai été surpris d'entendre mes honorables amis comparer cette ligne avec le Grand-Tronc-Pacifique et le Pacifique-Canadien, lorsque je prenais en considération la situation d'aujourd'hui avec celle de 1884, quand le Pacifique-Canadien s'est adressé au Gouvernement pour lui demander de l'aide. Cette situation a été très bien décrite par l'honorable député de Calgary (M. Bennett), jeudi de la semaine dernière, quand il rappelait que ces grands industriels de chemins de fer avaient sorti jusqu'au dernier dollar qu'ils possédaient, et s'étaient engagés au point de donner des garanties qu'ils ne possédaient pas, quand ils engageaient le crédit de la banque de Montréal pour tout ce qu'elle voulait fournir, quand ils venaient déclarer ici qu'ils verseraient jusqu'à leur dernier sou, qu'ils étaient personnellement responsables et qu'ils avaient acheté des actions pour tous les dollars dont ils disposaient. Et l'on veut comparer l'attitude de ces grands hommes avec celle des deux patriotes qui viennent ici aujourd'hui. Ces patriotes ont reçu $300,000,000 du peuple canadien et des capitalistes anglais. Ils n'ont jamais aventuré eux-mêmes un seul dollar et ils ne veulent pas engager leur fortune personnelle même pour garantir $4,000,000 ou $5,000,000. Je vous demande, monsieur l'Orateur, de comparer ces deux situations et de dire si l'on peut établir un parallèle avec ce qui se passe aujourd'hui et ce qui s'est passé quand le Pacifique-Canadien s'est adressé au Parlement, il y a trente ans.

Prenons le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Que quelqu'un voyage sur le chemin de fer Canadien du Nord et sur celui du Pacifique-Canadien et dise si l'on peut établir une comparaison entre ces deux entreprises. J'admets que le Pacifique-Canadien a quelques lignes qui sont de deuxième ou troisième qualité, mais cette compagnie exploite des milliers de milles qui composent la plus belle voie du continent. Dans les dernières dix années, le Pacifique-Canadien a dépensé des millions de dollars pour refaire la plateforme de sa voie, de l'Atlantique au Pacifique, une voie qui doit valoir deux fois autant de dollars par mille que celle du chemin de fer Canadien du Nord. Et mon honorable ami veut établir une comparaison entre les deux! Il parle du coût du Grand-Tronc-Pacifique. An n'a qu'à circuler sur le Grand-Tronc-Pacifique et à jeter un coup d'œil sur l'autre ligne pour se former une idée de la valeur du Grand-Tronc-Pacifique comparée avec celle du réseau du Nord-Canadien. Mes bons amis admettent qu'il n'y a pas en Amérique un chemin de fer égal au Grand-Tronc-Pacifique. Ils se plaignent de la dépense, mais je prétends que s'ils multipliaient trois ou quatre fois ces $45,000,000, ils ne transformeraient jamais le réseau du Nord-Canadien en une ligne égale au Grand-Tronc-Pacifique. Ils pourraient difficilement obtenir un chemin de fer comme celui-là. Il est vrai que le réseau du Nord-Canadien a presque d'aussi bonne rampes que le Grand-Tronc-Pacifique dans la division des montagnes.

M. MEIGHEN : Meilleures.

M. CARVELL : Je soutiens le contraire. Les rampes du Nord-Canadien allant vers l'est sont de 7/10 de 1 p. 100, sauf sur une distance de 20 milles où elles sont de 7/10, et celles du Grand-Tronc-Pacifique ne sont que de 6/10.

M. MEIGHEN: Le Canadian Northern Railway a 7/10 sur une courte longueur de moins de 8 milles.

M. CARVELL : J'accepte les chiffres de mon honorable ami.

M. MEIGHEN : Comparez maintenant les rampes dans la direction de l'ouest.

M. CARVELL : Je n'ai pas les chiffres.

M. MEIGHEN: Le Nord-Canadien n'a pas du tout de rampes.

M. CARVELL : C'est parfait; je tiens à donner à cette compagnie tout le mérite qui lui revient. Il y a tellement de choses sur l'autre plateau de la balance que nous ne devons pas refuser d'accorder à mon honorable ami les petites miettes de consolation qui peuvent lui écheoir. Quand vous passez à la comparaison du coût de ces voies pour tout le réseau, il n'y a pas possibilité d'en établir une et personne ne le sait mieux que le solliciteur général.

M. MEIGHEN: Je suis absolument de cet avis. Il n'y a pas de comparaison possible.

M. CARVELL: Mon honorable ami admettra que le Grand-Tronc-Pacifique a coûté, à travers les prairies, une moyenne de $40,000 à $42,000 par mille. Que trouvons-nous dans le cas du Nord-Canadien: nous voyons les traverses simplement posées sur le sol, pas de fossés; des centaines de milles treillis de bois et des ponceaux de bois; des rampes de 1½ à 2 p. 100; une simple ligne de surface.

M. MEIGHEN: Non, non, j'ai le tracé en profil ici, si vous désirez le voir.

M. CARVELL: Je parle des embranchements et non de la voie principale, et il y a des centaines de milles du genre que j'ai décrit. Ils contribuent tous à faire les 5,350 milles de la section centrale. Mon honorable ami a admis que même avec les centaines de milles de ce genre qui composent les 5,350 milles de la section centrale, il y a des obligations en cours pour $35,000 par mille.

M. MEIGHEN: En comprenant le subside de $45,000,000.

M. CARVELL: Rien ne va à cette section sur ces $45,000,000.

M. MEIGHEN: Mais si; environ $15,000,000.

M. CARVELL: Non: $8,000,000 servirait à payer les dettes, mais cela n'améliore absolument pas la situation matérielle du chemin de fer.

M. MEIGHEN: Elle a déjà reçu de l'aide.

M. CARVELL: Et elle est toujours dans la condition déplorable que j'ai décrite. En plus de ces $8,000,000, on emploie $6,694,000 en améliorations et si vous mettez tout cela en ligne de compte vous avez une ligne de chemin de fer dans un état bourbeux qui coûte $35,000 par mille, sur lesquels vous devrez payer l'intérêt. Y a-t-il quelqu'un ici qui viendra dire qu'un chemin de fer comme celui-là a coûté $35,000 par mille?

M. MEIGHEN: Mon honorable ami a commis une erreur peut-être sans le vouloir. Comment dit-il que toute cette somme de $45,000,000 sera portée au compte de cette section pour arriver à $35,000 par mille.

M. CARVELL: J'ai pris les $6,694,000, tout ce qui est attribué à cette ligne.

M. MEIGHEN: Vous ne pouvez pas arriver à trouver $35,000 par mille. Essayez de le faire.

M. CARVELL : J'ai la déclaration de mon honorable ami sur ce point.

M. MEIGHEN: Montrez-là moi.

M. CARVELL: Il la trouvera dans son discours.

M MEIGHEN: Jamais de la vie. J'ai dit en comprenant les $45,000,000.

M. CARVELL: A quoi bon parler ainsi? Mon honorable ami sait que ces $45,000,000 ne seront pas employés dans cette section.

M. MEIGHEN: J'ai dit que si tout y était employé cela ne ferait pas plus de $35,000 par mille.

M. CARVELL: Mon honorable ami a dit $40,000 par mille, quoique les Débats aient inscrit $35,000 par mille; je ne sais pourquoi. Je sais que mon honorable ami a dit $40,000, parce que je lui ai envoyé un billet pour lui demander comment il avait obtenu ce chiffre.

M. MEIGHEN: Non, $35,000.

M. CARVELL: J'ai le billet ici dans mon pupitre.

M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit $40,000, vous ne pouvez pas me montrer mon billet.

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

M. MEIGHEN: Non, je ne l'ai pas dit.

M. CARVELL: Je savais que j'ennuierais mon honorable ami quand j'arriverais là.

M. MEIGHEN: Pas du tout.

M. CARVELL: Mon honorable ami connaît les points faibles. Il sait qu'il a une route bourbeuse à bon marché.

M. J. D. REID: L'honorable député a-t-il déjà vu la ligne?

M. CARVELL: Non, je ne suis pas allé à l'ouest de Winnipeg.

M. REID: Alors, vous ne connaissez rien de cette ligne.

M. CARVELL: Il y a des quantités de preuves que la ligne est du genre que j'ai dit et des milliers de milles ne sont pas bon.

M. REID: Prouvez-le.

M. CARVELL: C'est facile de dire prouvez-le. Les preuves existent chez des milliers de Canadiens et dans le souvenir de ceux qui ont vécu au Nord-Ouest et de nombreux membres du Parlement le savent. Tout revient à cette question.

Nous nous engageons à payer des charges fixes de près de $35,000 par mille, pour une voie en mauvais ordre. L'entreprise ne put pas réussir. Du moment que nous serons associés à Mackenzie et Mann, le public exigera que cette voie soit mise en bon ordre, et le Gouvernement devra dépenser encore des millions de dollars. Le public voudra aussi avoir d'autres embranchements et cela coûtera encore des millions à l'Etat. Ne vaudrait-il pas mieux prendre possession du réseau dès aujourd'hui, que de laisser Mackenzie et Mann jouer avec ces $100,000,000 encore pendant trois ou quatre ans pour venir dire ensuite qu'ils ne peuvent plus continuer et que l'Etat doit prendre l'entreprise à sa charge.

Qu'arrivera-t-il quand le Gouvernement sera mis en possession? Ce qui m'a le plus frappé dans le discours de l'honorable député de Calgary, c'est le passage dans lequel il décrit la prise de possession du réseau par le Gouvernement. Mon honorable ami a exposé les faits avec une exactitude saisissante et a fait preuve d'une profonde connaissance de la nature humaine. Comme le disait l'honorable député de St-Antoine (M. Ames): il est vrai que Mackenzie et Mann ont été de grands comédiens; il est vrai que de graves accusations ont été portées contre eux; il est vrai qu'ils ont été mis en accusation et trouvés coupables, mais nous allons les mettre de nouveau à l'épreuve, et s'ils nous trompent encore une fois, nous leur donnerons le coup de grâce.

Si jamais, le Gouvernement proposait de prendre possession du réseau, il se passerait dans les corridors de la Chambre des choses comme nous n'en avons jamais vues. Tous les entrepreneurs, tous les hommes d'affaires, tous les hommes publics qui ont été mêlés, de près ou de loin, à cette entreprise, viendraient demander aux partisans du Gouvernement d'empêcher cela; et si la prise de possession avait définitivement lieu, le Gouvernement, au lieu de s'approprier pour $60,000,000 d'actions, paierait $15,000,000 ou $25,000,000 pour se débarrasser de Mackenzie et Mann. C'est à cela qu'équivaut ce nouveau cadeau de $60,000,000. Il donne à Mackenzie et Mann la disposition absolue de cet argent; il leur donne le droit de conduire l'entreprise comme ils l'entendent; il leur donne le droit d'imposer des tarifs exhorbitants aux producteurs de l'Ouest et, par-dessus tout, il leur donne le droit d'exiger une compensation de $15,000,000 ou de $25,000,000 si le Gouvernement se fait envoyer en possession.

M. MEIGHEN: Mon honorable ami préférerait-il une procédure de confiscation comme celle qui était prévue dans l'arrangement de 1911?

M. CARVELL: Je préfère l'arrangement fait avec le Pacifique-Canadien, il y a trente ans.

M. MEIGHEN: Je demande à mon honorable ami s'il préfère la procédure indiquée dans l'arrangement de 1911?

M. CARVELL: Mon honorable ami doit se rappeler qu'en 1911, lorsque nous avons garanti les obligations, nous avions une hypothèque sur le réseau. Nous avions une garantie qui valait quelque chose et que personne ne voudrait laisser confisquer. Mais dans le cas actuel, notre seule garantie est une compagnie insolvable. Mon honorable ami engage $45,000,000 sur une propriété qui représente à peine la moitié de cette somme. L'arrangement de 1911 ne ressemble pas plus à celui de 1914 que le pôle Nord ressemble au pôle Sud. Si mon honorable ami veut un cas analogue à celui-ci, qu'il prenne l'arrangement fait avec le Pacifique-Canadien en 1884. Quand les directeurs du Pacifique-Canadien sont venus dire au Gouvernement qu'ils étaient à bout de ressources, qu'ils ne pouvaient pas placer leurs obligations sur le marché, sir John A. Macdonald ne leur a pas répondu qu'il se ferait mettre en possession du réseau s'ils revenaient encore demander de l'aide au Parlement. Il a fait un arrangement par lequel tous les droits et

tous les biens de la compagnie passaient aux mains du Gouvernement, de plein droit, du jour où la compagnie serait en défaut.

M. MEIGHEN: Un an après.

M. CARVELL: Oui, un an après. Dans l'arrangement actuel, il est dit que la compagnie ne pourra pas être déclarée en défaut pendant trois ans. Elle peut demander à l'Etat de payer l'intérêt pendant ces trois années et elle ne manquera pas de le faire. Nous ne nous contentons pas de lui donner $45,000,000; nous engageons l'Etat à payer l'intérêt sur cette somme, pendant trois ans; quant à la compagnie elle n'aura qu'à payer l'intérêt sur ses autres obligations. Après trois ans, si l'intérêt n'est pas payé, nous ne pouvons pas nous faire envoyer en possession. La compagnie s'adressera de nouveau au Parlement et nous verrons recommencer dans les corridors le spectacle dont nous sommes témoins depuis deux ou trois mois. Les agents de la compagnie recommenceront à tirer les ficelles et au lieu de faire valoir notre hypothèque, nous aurons une somme énorme à payer.

J'ai parlé plus longtemps que je ne m'étais proposé de le faire, mais c'est un sujet si intéressant qu'on est exposé à se laisser entraîner. Je me suis efforcé de démontrer que nous ne donnons pas à MM. Mackenzie et Mann assez d'argent pour achever le réseau. Nous ne leur donnons que ce qu'il faut pour payer leurs dettes et, chose plus grave, nous leur laissons la libre disposition de cet argent. Ils seront libres de l'employer à payer des comptes dont nous ne connaissons rien; ils pourront faire servir cet arrangement à des améliorations que nous ne connaissons pas. Nous leur laissons l'emploi absolu et immédiat de cet argent et le réseau restera dans l'état où il est. Je ne sais pas où ils se procureront de l'argent, mais s'ils en obtiennent, ils seront autorisés à continuer les travaux et à dépenser de $25,000,000 à $40,000,000 pour terminer la voie. Nous les autorisons à prélever encore $35,000,000 sur les contribuables et le réseau reste leur propriété ou plutôt ils seront propriétaires de 60 p. 100 du réseau et 40 p. 100 appartiendront à l'Etat. Nous leur laissons le droit de fixer les tarifs au chiffre qu'ils voudront; nous prenons la responsabilité de rembourser une hypothèque de $400,000,000 et aussi de payer l'intérêt sur les obligations à l'échéance.

Toute cette affaire devrait être tirée au clair. Il faudrait une enquête. Il faudrait savoir où l'argent est allé, quelles sont les sommes qui ont été employées à la construction et qu'elles sont celles qui sont allées dans la poche de celui-ci ou de celui-là. Il faudrait savoir combien Mackenzie et Mann ont retiré de cette entreprise. Nous leur donnons pour $60,000,000 d'actions et, jusqu'à présent, ils n'ont pas mis un seul dollar dans l'entreprise. Je répète qu'il faudrait une enquête pour constater combien le réseau a coûté, jusqu'à présent, et quelles sommes il faudra dépenser pour achever le réseau et ce que coûteront les embranchements. Je suis convaincu que cette enquête démontrerait que les affaires de la compagnie sont en mauvais état et que Mackenzie et Mann seront obligés de venir demander de nouveaux secours dans deux ans.

Si l'enquête avait lieu et si la situation est telle que nous le supposons, le Gouvernement devrait se débarrasser de MM. Mackenzie et Mann. Ce sont de grands comédiens et de beaux joueurs, mais ils ont perdu la partie. Ils se sont lancés dans des spéculations comme nous n'en avons jamais vu dans ce pays et, après avoir perdu, ils s'adressent au Gouvernement qui dit: Permettons leur de jouer encore, jusqu'à ce qu'ils gagnent. Si le Gouvernement leur fournit de l'argent pour leur permettre de jouer encore, il devrait au moins s'assurer que le chemin de fer restera la propriété du public.

Bien que je ne sois guère partisan de la nationalisation des chemins de fer, je préférerais voir celui-ci administré par une commission nommée par le Gouvernement, plutôt que par MM. Mackenzie et Mann. Il vaudrait mieux pour nous, pour tout le pays, surtout pour les cultivateurs de l'Ouest, que les tarifs fussent abaissés, car le réseau ne pourra jamais rapporter de dividendes. Nous donnons $60,000,000 à Mackenzie et Mann et cela nous oblige à maintenir des tarifs élevés sur les parties de la voie qui donnent des profits. Si le Gouvernement prenait possession du réseau et en confiait l'exploitation à une commission, il pourrait être exploité comme l'Intercolonial—au prix coûtant. Le Gouvernement n'a pas de dividendes à payer; il suffit que les recettes soient suffisantes pour payer les frais d'exploitation et en abaissant les tarifs sur le Nord-Canadien, on les abaisse également sur le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique. De cette manière, le public aura des moyens de

transport à prix réduits. Pour ces raisons, et vu le peu de renseignements que nous possédons, l'énorme responsabilité que nous prenons et les difficultés dans lesquelles nous nous trouverons certainement plus tard, je me ferai un plaisir de voter en faveur de l'amendement de l'honorable député de Pictou.

L'hon. W. T. WHITE (ministre des Finances): Je dois solliciter l'indulgence de la Chambre ; une bronchite m'enlève presque complètement la voix, d'où il suit que je dois nécessairement abréger les observations que j'ai à faire. Mon honorable ami (M. Carvell) a rappelé, avec insistance, que, jusqu'à ce moment, à l'exception du premier ministre, nul membre du Gouvernement n'a traité cette question, mais cela démontre une fois de plus comme mon honorable ami peut se montrer déraisonnable quelquefois. Cela indique son manque d'apprécier un compliment de notre part ; en effet, nous avons désiré avoir le bénéfice des lumières de l'honorable député de Carleton, sur cette question. Nous savions qu'il jeterait un jour tout nouveau sur ce problème. Je ne me propose pas de le suivre dans son voyage au pays des chiffres. En qualité de dialectricien, mon honorable ami est toujours intéressant, mais comme mathématicien, il est d'une nullité absolue. Je crois que sa formation littéraire a été passablement bonne, mais il a un motif sérieux d'en vouloir à celui qui lui a enseigné l'arithmétique, aux jours de son enfance. Je suis certain que le solliciteur général redressera toutes les fausses données qui obscurcissent le cerveau de l'honorable député, lorsque la Chambre délibérera cette résolution en comité général.

La question soumise à la Chambre est simple : le Gouvernement doit-il accorder de l'aide au réseau du Nord-Canadien? L'heure est-elle venue de ce faire et, dans l'affirmative, avons-nous adopté la meilleure méthode de l'accorder et l'intérêt public est-il suffisamment protégé par la proposition du Gouvernement ? Tels sont, en termes généraux, les questions dont il faut tenir compte dans l'examen des résolutions dont la Chambre est saisie.

Il est d'usage, en discutant la législation qui se rattache aux finances des chemins de fer, de s'étendre sur l'importance que le problème du transport revêt pour la population du Canada. Ce problème est d'une importance vitale et primordiale; il constitue un terrain commun aux deux partis politiques, et il n'est pas urgent de le débattre, à cette heure.

[M. Carvell.]

Il est une autre question qu'on a grandement discutée : notre politique de chemin de fer au Canada.

A-t-elle été erronée? Avons-nous aspiré à un but trop élevé? Avons-nous tenté de trop accomplir? Avons-nous trop de chemins de fer transcontinentaux au Canada? Le nombre des lignes de chemins de fer qui traversent la rive nord du lac Supérieur est-il trop grand?

On peut discuter longuement sur ce détail, mais l'heure de débattre cette question est passée. Nous avons trois réseaux de chemins de fer transcontinentaux, l'un qui est le plus considérable du monde, et les deux autres qu'on est en train de parachever. Le passé est irrévocable. Le livre est fermé, qu'importe que les pages qu'il contient aient été bien écrites ou mal écrites. Le sort en est jeté et nous devons envisager la situation telle qu'elle se présente à nous. Il est maintenant oiseux pour nous de discuter si l'on a commis des erreurs ou si l'on a agi suivant la raison et la justice. J'estime que la politique la plus sage est de tirer le meilleur avantage possible des choses, d'accepter l'inévitable et, par dessus tout, de croire fortement qu'avec du courage, de la confiance et de la résolution, les choses puvent prendre une tournure favorable. Je suis intimement convaincu que la situation, quant aux chemins de fer du Canada, s'améliorera. Notre pays possède des ressources illimitées, et une richesse qui dépasse tous les rêves de l'avarice pour ceux-là qui veulent les exploiter. Les différentes divisions géographiques du Canada représentent des empires en étendues, et la diversité de production naturelle du Canada suffit à nourrir un peuple plusieurs fois aussi nombreux que l'est celui qui vit au Canada aujourd'hui. La population du Canada doit-elle rester stationnaire, inerte et sans ambition, et la politique du Canada, quant aux moyens de transport, restera-t-elle ce qu'elle est aujourd'hui? L'imagination ne doit-elle jouer aucun rôle dans notre politique? Les chemins de fer doivent-ils suivre la charrue, au lieu de la précéder? Le Pacifique-Canadien aurait-il jamais été construit, si ses auteurs n'avaient tenu compte que du chiffre de la population du temps? Le Nord-Ouest serait-il le Nord-Ouest d'aujourd'hui ou bien serait-il resté la prairie sans fin et sauvage des années passées, sans la prévoyance des hommes d'Etat et des constructeurs de chemins de fer qui, avec un esprit d'entreprise sans égal, ont poussé leurs voies de chemins de fer jus-

qu'aux confins les plus reculés de ces territoires, apportant avec eux la colonisation et la civilisation? Situés comme nous le sommes géographiquement, nous pouvons nous demander ce qu'a représenté pour l'Est la colonisation de l'Ouest. J'affirme, monsieur l'Orateur, j'affirme que la colonisation de l'Ouest a représenté un avantage incalculable. Nous avons obtenu un résultat varié de l'argent que nous avons consacré à la construction des chemins de fer, alors même que nous aurions dépensé à cette fin et d'une façon prodigue et mal conçue, des millions et des millions de dollars. Nous ne sommes qu'au début de notre grande aventure conçue sur l'idée de répandre la civilisation encore plus loin dans les vastes plaines de l'Ouest canadien.

Nous croiserons-nous les bras, aujourd'hui? Perdrons-nous courage à la veille même du succès? Devrons-nous ne tenir aucun compte des millions d'habitants qui peupleront bientôt cette région? Quant à moi, j'ai une foi inaltérable dans l'avenir de ce pays. Nulle autre conviction ne peut s'imposer, d'une façon permanente, à l'esprit, au courage réfléchi et aux aspirations du peuple canadien. Le Parlement, j'en suis certain, n'aura jamais recours à l'imagination pour résoudre les problèmes qui intéressent le plus ce grand Dominion.

Maintenant, monsieur l'Orateur, qu'elle est, aujourd'hui, la situation du Canada, quant aux chemins de fer? Quel état de choses s'est imposé à l'étude du Gouvernement? Nous avons dû terminer la section de l'est du chemin de fer Transcontinental, les fonds nécessaires ont été trouvés et seront trouvés, au besoin, et cette voie ferrée est parachevée, pour ainsi dire. L'année qui a précédé notre arrivée au timon des affaires, l'ancien Gouvernement avait pour une attitude qui faisait du Nord-Canadien un réseau de chemins de fer trontinental, en garantissant de obligations jusqu'à concurrence de 535,000,000 sur la ligne du chemin de fer Nord-Canadien d'Ontario, de Montréal à Port-Arthur.

La construction était assez avancée sur cette dernière ligne et les autres voies du Nord-Canadien d'Ontario. Le gouvernement de la Colombie-Anglaise avait garanti les obligations sur la ligne du Nord-Canadien du Pacifique dont la construction se poursuivait alors à travers les montagnes Rocheuses, de la passe de Yellowhead à New-Westminster, une ligne très coûteuse, revenant à certains endroits à $100,000 par mille. Au cours de notre première année de pouvoir, nous avons accordé une subvention qui représentait, en moyenne, $12,000 par mille de ce chemin de fer, et je dis que si jamais on a eu raison d'accorder des subventions à un chemin de fer, ce fut lorsque nous avons voté une subvention de $12,000 par mille au Nord-Canadien du Pacifique, à propos de ses lignes des montagnes Rocheuses. Cela m'amène à l'année 1913, une année de disette, une année de malaise, une année de marasme financier le plus aigu. . .

Un DEPUTE: Vous l'avouez.

M. WHITE: Mon honorable ami peut se moquer, mais je me demande s'il comprend l'acuité de la crise financière, la plus forte, la plus générale dont un membre de cette Assemblée a jamais été témoin au cours de toute son existence. Cette famine du monétaire résultait de causes universelles qui avaient tari, à sa source même, les grands centres financiers l'écoulement des capitaux, ce qui avait eu pour résultat de suspendre les grands travaux publics, dans toutes les parties de l'univers. Les choses en étaient rendues à ce point extrême, lorsque la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien a demandé de l'aide et lorsque la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a sollicité qu'on l'aidât à contracter un emprunt.

Dans un cas, la subvention s'est élevée à $13,000,000 ou à $14,000,000, alors que l'emprunt a représenté $15,000,000. Le Gouvernement a accordé les subventions et l'emprunt fut fait. Si le Gouvernement n'avait pas pris cette attitude, la construction des chemins de fer en Canada n'aurait pas été continuée, quant aux deux voies en question.

Quel effet cela aurait-il eu sur les valeurs canadiennes mises sur le marché de Londres et, par ricochet, sur le crédit et la prospérité du Canada, je laisse à la Chambre le soin d'en juger. Il n'est aucun besoin de présenter de justification de l'attitude prise par le Gouvernement l'année dernière, d'affirmer que cette attitude était courageuse, forte, opportune et nécessaire. Si elle n'avait pas été prise par le Gouvernement, ceux des hommes publics qui nous ont blâmés de l'avoir adoptée, nous exécrerait, aujourd'hui, pour ne pas l'avoir tenue. Dans le cas de ces subventions, nous avons obtenu des actions de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien jusqu'à concurrence de $7,000,000, valeur au pair.

Mon honorable ami de Pictou (M. Macdonald), à l'endroit de qui j'ai toujours professé—et il le sait—beaucoup d'estime, s'est permis, l'autre soir, certains traits mordants

à mon adresse et à mes dépens, au sujet de l'émission des certificats de vente de 70,000 actions. Je crois qu'il a dit que pour obtenir ces certificats, on n'avait eu qu'à mettre la presse à imprimer en mouvement.

M. MACDONALD: C'est là ce que l'honorable député de Calgary avait déclaré. Je n'ai fait répéter son allégation.

M. WHITE: J'ai cru que non seulement mon honorable ami avait répété, mais encore qu'il avait fait sien cet avancé. S'il ne l'a pas fait sien, je tiendrai cette allégation pour retirée par notre collègue.

M. MACDONALD: Du tout.

M. GERMAN: N'est-ce pas là ce qu'on a fait?

M. WHITE: Je m'expliquerai à cet égard.

M. CARVELL: On les a imprimé plus tard.

M. WHITE: Mon honorable ami a affirmé qu'on avait fait l'impression de ces certificats. J'ai eu l'occasion de connaître ce que sont les certificats d'actions; règle générale, ces certificats sont imprimés ou gravés, autant que je sache. Voyons ce qui est arrivé, à l'occasion de cette émission de certificats d'actions et représentant 70,000 actions complètement acquittées du capital de la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien. Ni la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien, ni Mackenzie, Mann et compagnie n'ont trompé la Chambre en quoi que ce soit.

La loi de finance de l'an dernier démontre aussi clairement qu'il est possible de le faire que dans la pensée du Gouvernement et du Parlement, la compagnie du Nord-Canadien devait émettre 70,000 actions à titre d'équivalent partiel de la subvention octroyée par l'Etat à ce réseau. Comme il s'agit ici d'un point que l'on a fort discuté, et que l'émission de ce certificat a donné lieu à des allégations fort injustes pour la compagnie du Nord-Canadien, je me reporterai au texte même des articles 8 et 9 de la loi de l'année dernière, qui est comme suit:

8. Aucune subvention n'est ainsi accordée à moins et avant qu'il ait été mis et transféré dans les registres de la Canadian Northern Railway Company au ministre des Finances et receveur général du Canada, en fiducie au nom de Sa Majesté, des actions ordinaires de la Canadian Northern Railway Company, de la valeur au pair de sept millions de dollars, lesquelles dites actions, avec tous les droits s'y rattachant, sont réputées être au profit de Sa Majesté absolument, et sont censées être entièrement acquittées, non imposables et non assujéties à appels; mais lesdites actions ou partie de ces actions peuvent être aliénées sous l'autorité du Parlement aux termes et conditions qu'il peut déterminer et les produits de la vente de ces actions versés au fonds du revenu consolidé du Canada.

9. La Canadian Northern Railway Company est par le présent autorisée à émettre et transférer au ministre des Finances et receveur général du Canada en fiducie, ainsi que susdit, à même le capital autorisé, des actions ordinaires de la valeur au pair de sept millions de dollars entièrement versées et non imposables et non assujéties à des appels, ainsi que susdit, en considération de l'octroi par le Gouverneur en conseil à la Canadian Northern Ontario Railway Company et la Canadian Northern Alberta Railway Company, des subventions mentionnées en l'article 2 de la présente loi, aux termes susdits, et ces actions, lors de leur émission et transfert, sont censées entièrement acquittées sans autre ou plus ample obligation.

De quoi s'agissait-il? Le Gouvernement fédéral octroyait une subvention de $15,000,000 au réseau du Nord-Canadien, et celui-ci devait, à titre d'equivalent partiel, émettre des actions ordinaires et entièrement acquittées de la valeur au pair de $7,000,000. Jamais actions ne sauraient être plus complètement acquittées que celles-là, car elles le furent entièrement à titre d'équivalent partiel de la subvention accordée par le Parlement à la compagnie du Nord-Canadien. Je tiens à élucider ce point dont on a beaucoup trop cherché à tirer parti.

M. MACDONALD: Est-ce à dire que mon honorable ami aurait déclaré à la Chambre, l'an dernier, que les actions qui devaient lui être transférées feraient, sauf l'interprétation rigoureuse de la loi, l'objet d'une émission nouvelle ou qu'elles seraient prises parmi celles qui étaient déjà en cours?

M. WHITE: Je n'ai certainement pas dit qu'elles seraient prises parmi les actions en cours.

M. MACDONALD: Vous n'avez pas dit que ce ne serait pas de celles-là.

M. WHITE: Le projet de loi était là; les membres de la gauche n'avaient qu'à s'y reporter. Le comité de la Chambre a examiné chacun des articles de cette loi, sans en excepter les deux dont je viens de donner lecture.

Tout s'est passé au grand jour, et ce serait faire tort à la compagnie du Nord-Canadien que de souffrir qu'un parlementaire aussi expérimenté que mon honorable ami de Pictou fasse entendre au grand public qu'elle avait des certificats d'actions tout imprimés et qu'elle a donné des actions fictives, quand le Parlement dont il fait lui-même partie avait décrété que

les actions devaient être entièrement acquittées et émises à titre de paiement partiel de la subvention accordée par le Parlement.

M. GERMAN : Est-ce des 70,000 actions déjà en cours que proviennent les $7,000,000 d'actions transférées au Gouvernement?

M. WHITE: Je ne sais à quoi pensait l'honorable député.

M. GERMAN: N'est-ce pas là ce que mon honorable ami pensait lui-même?

M. WHITE: Ce que je pensais, c'est que la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien devait, conformément à la loi votée par la Chambre, émettre ces actions comme étant entièrement acquittées.

M. GERMAN: Des actions déjà en cours?

M. WHITE: Le loi prescrit formellement le contraire. L'honorable député était ici dans le temps et avait le texte de la loi sous les yeux. Or, la loi prescrit formellement que les 70,000 actions doivent être émises sur le capital autorisé. Il existe une différence entre le capital souscrit et le capital autorisé. Il n'y a pas un seul mot dans la loi pour autoriser l'émission de ces actions sur le capital souscrit; elles devaient être émises sur le capital autorisé.

M. MACDONALD: Mon honorable ami n'avait pas dit cela à la Chambre.

M. WHITE: Le certificat d'actions fut délivré en conformité de la loi. J'ai dit à la Chambre que le Gouvernement détiendrait le dixième des actions. Il y avait pour 70,000,000 d'actions en cours, et si j'avais fais entrer en ligne de compte les $7,000,000 que nous devions recevoir, la proportion eût été d'un onzième, ce qui équivaut à un écart d'un cent dixième. Si mon honorable ami ne devait jamais s'écarter plus que cela de la vérité, il ferait beaucoup mieux que d'habitude.

Quelle est aujourd'hui la situation? En s'adressant au Gouvernement, la compagnie du Nord-Canadien soumet un état de ses affaires qui indique qu'il lui faudra $100,000,000 pour terminer son réseau. Elle est en mesure de prélever $58,000,000 et demande qu'on l'aide sous forme de garanties à prélever les autres $42,000,000 qui lui manquent. Je tiens à faire observer que telle est véritablement la situation dans laquelle se trouve la compagnie; c'est la situation que dévoile l'état financier que l'on a déposé sur le bureau de la Chambre.

Le Gouvernement se trouve en présence d'un fait certain et non d'une simple hypothèse. Il m'arrive rarement de raconter des anecdotes à la Chambre; je crois que je puis me permettre de dire celle-ci. Quand je songe à la multitude des problèmes relatifs aux chemins de fer dont le Gouvernement libéral nous a légué la solution, cela me fait penser au mot de la légataire d'une succession dont les affaires étaient fort compliquées. "Si j'avais su", disait-elle, "que les affaires de cette succession dussent nous donner autant de mal, j'aurais bien mieux aimé que cet oncle-là ne mourût jamais."

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

Reprise de la séance.

M. WHITE: A l'heure de la suspension de la séance, je parlais de la situation qui nous est faite en matière de chemins de fer; je disais que nous nous trouvions en présence d'un fait certain et non pas d'une simple hypothèse. La compagnie du Nord-Canadien a besoin de $100,000,000 pour terminer son entreprise. Elle est en mesure de se procurer $58,000,000, et pour les autres $45,000,000 qui lui manquent, elle demande au Gouvernement de garantir l'émission d'obligations portant intérêt à 4 p. 100, d'une valeur nominale de $45,000,000, et dont il y a lieu de compter que la vente rapportera à peu près les $42,000,000 nécessaires.

La question est donc de savoir si nous devons accorder l'aide que sollicite le Nord-Canadien ou souffrir que celui-ci manque à ses engagements. Examinons un instant la situation de ce réseau. La ligne principale du Nord-Canadien s'étend entre Québec et Vancouver; elle a des tributaires en presque chacune des provinces. Les annexes du projet de résolution font voir qu'il existe une trentaine de compagnies fusionnées et auxiliaires du Nord-Canadien: compagnies de chemin de fer, de messageries, de transbordement, de télégraphe, de paquebots, de biens-fonds, de tunnel et de gares terminus. A l'heure qu'il est, le réseau représente 7,000 milles de voie ferrée; quand il sera terminé, il en représentera 10,000.

Ce réseau a déjà été l'objet de l'émission de valeurs représentant à peu près $300,000,000, et aujourd'hui, je le répète, il faut qu'il reçoive de nouveau d'aide du Gouvernement, sans quoi il sera contraint de se mettre en liquidation. Un réseau aussi vaste et aussi compliqué que celui du Nord-Canadien est nécessairement

étroitement lié à l'intérêt vital du pays; aussi constate-t-on que des aciéries, des compagnies de matériel roulant, des compagnies de fournitures, certaines maisons de commerce et certains établissements industriels dépendent jusqu'à certain point, quelques-uns dans une large mesure, du maintien de l'activité prodigieuse que comporte l'exploitation d'un tel réseau.

Le Nord-Canadien a déjà reçu plus de $20,000,000 sous forme de subventions, $130,000,000 sous forme de garantie de la part du Gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, et ses propres valeurs lui ont permis de prélever environ $170,000,000. La plupart des provinces du Canada ayant garanti des valeurs de cette compagnie, il se trouve que le Gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, ainsi que les établissements industriels et autres que je viens de mentionner ont un intérêt vital à ce que l'exploitation de ce réseau reste en pleine activité. Les valeurs du Nord-Canadien en cours à Londres et sur les autres places de l'Europe représentent des centaines de millions. Ce chemin de fer a contribué pour une large part au développement de l'Ouest, où l'on réclame aujourd'hui plus de matériel roulant, un service plus satisfaisant et le prolongement du Nord-Canadien jusqu'aux régions qui ne sont pas encore colonisées.

La question qu'il s'agit de résoudre et que le Gouvernement a résolue est donc de savoir si l'on souffrira que ce réseau, qui sera bientôt entièrement terminé, manque à ses obligation et passe aux mains d'un liquidateur. Quel est l'homme de jugement qui répondra dans l'affirmative? Que le Nord-Canadien et ses trente compagnies filiales de chemin de fer, de messageries, de télégraphe, de paquebots et de gares terminus soit mis en liquidation, c'est chose qui ne se conçoit pas, quand on songe à l'intérêt que le Gouvernement fédéral et les provinces ont dans cette entreprise et à l'impérieuse nécessité qu'il y a pour le commerce et l'industrie du Canada de maintenir l'exploitation de ce réseau en pleine activité. Peut-on renvoyer à six mois la solution de pareil problème? La réponse à cette question se trouve dans l'état financier qui a été déposé sur le bureau de la Chambre.

Le Gouvernement et le Parlement doivent agir sans retard. Il est vrai que les gouvernements du passé ont accordé de l'aide à ce réseau. L'honorable député de Carleton vient de nous dire que cette compagnie leur avait déjà soutiré $200,000,000. Le Gouvernement actuel n'a pas figuré dans ces opérations. Mais celui qui l'a précédé a accordé au Nord-Canadien d'Ontario des garanties jusqu'à concurrence de $58,000,000. Un de ses derniers actes consista à lui garantir $35,000,000 sur ses valeurs pour la partie du réseau qui va de Montréal à Port-Arthur. C'était seulement $10,000,000 de moins que ce que nous lui garantissons aujourd'hui. L'honorable député a donc contribué à accorder à la compagnie la garantie qui lui a permis de soutirer $200,000,000 au peuple.

Il y a eu, à ce sujet, une grande confusion d'idées. On a cherché à fixer l'attention sur Mackenzie et Mann. Or, ce n'est pas de ces messieurs, mais de l'intérêt du peuple que le Gouvernement s'occupe, et je dis qu'il est de l'intérêt du peuple que ce réseau qui comprend déjà 7,000 milles et en comprendra 10,000 une fois terminé reçoive l'aide dont il s'agit, afin qu'on puisse l'achever, en relier toutes les parties et le rendre productif.

Une autre considération, c'est qu'il ne faut pas nuire au crédit du Canada sur le marché de Londres en laissant mettre la compagnie en liquidation et en exposant les provinces à faire valoir les garanties qu'elles ont accordées.

J'ai entendu parler à la légère de l'idée de mettre en liquidation une entreprise de cette importance. Mais n'a-t-on pas compris que, dans ce cas, il faudrait des années à la compagnie pour se relever, que la liquidation coûterait des frais énormes et aurait le plus mauvais effet sur les affaires du pays tout entier? Cette ligne ayant des embranchements dans toutes les provinces, j'ai dit et je répète que les gouvernements provinciaux, tout comme le Gouvernement fédéral, le commerce et l'industrie, sont intéressés à ce que ce réseau soit parachevé et exploité. Il me semble parfois que nous ne nous rendons pas compte de la grande complication d'un réseau comme celui du Nord-Canadien. Aussi est-ce pour cette raison qu'il faut éviter à tout prix qu'il soit mis en liquidation. Je suis heureux de constater que, sur ce point, le chef de l'opposition, le député de Renfrew-sud et certains autres sont d'accord avec moi et trouvent que l'intérêt du Canada exige le parachèvement de ce réseau. S'il s'agissait d'une simple compagnie, il ne pourrait être question de compagnies fusionnées et auxiliaires, et cependant la mise en liquidation serait déjà chose très sérieuse. Combien plus compliquée serait la liquidation d'une compagnie qui en comprendrait une trentaine d'autres, et combien lente, ce serait, la dé-

sorganisation de tout le réseau, et lors même que le Gouvernement serait le liquidateur, la compagnie n'en subirait pas moins des dommages irréparables.

Jamais question ne fut plus sérieusement étudiée que celle-ci par le Gouvernement actuel. Après le plus entier examen, nous avons conclu, comme tout homme sage conclura, que nous devions aider le Nord-Canadien. D'ailleurs, les précédents ne nous manqueraient pas. En 1911, le Gouvernement précédent n'avait-il pas accordé au Nord-Canadien une garantie de $35,000,000 et n'avait-il pas, par le fait même, décidé dans l'affirmative la question de savoir si ce réseau deviendrait un des transcontinentaux canadiens? A entendre l'honorable député de Carleton nous aurions floué le peuple. Mais l'honorable député a-t-il élevé la voix en 1911, quand il s'est agi d'accorder au Nord-Canadien une garantie de $35,000,000? Où était alors Roderick? Peut-être dans la Chambre; mais il agissait autrement que d'habitude. D'après le solliciteur général il n'a dit que onze mots. Cependant, comme le silence est d'or, il s'est peut-être montré aussi sage en disant alors ces quelques mots qu'en prononçant aujourd'hui un discours d'une heure et demie. Que penser du Grand-Tronc du Pacifique?

M. CARVELL: Il est en excellente situation.

M. WHITE: Oui, d'après mon honorable ami. Mais mon honorable ami sait-il combien il va coûter? Va-t-il coûter entre $45,000 et $50,000 de Winnipeg à Edmonton et de là à Prince-Rupert en passant par les Rocheuses? Mon honorable ami sait-il qu'on a émis pour £14,000,000 de valeurs garanties par le Gouvernement, par rapport à la division de l'Ouest?

M. MACDONALD: Combien va coûter le Nord-Canadien?

M. WHITE: Pour un homme de sa prestance, de sa lignée et de sa provenance, l'honorable député se montre plus impatient qu'on ne s'y attendrait. Il va pourtant falloir qu'il prenne patience, car je veux parler du Grand-Tronc-Pacifique en dépit de toute opposition. J'ai signalé la garantie de £14,000,000 accordée au Grand-Tronc-Pacifique. Sans vouloir faire de critique malveillante au sujet des $200,000,000 que l'honorable député de Carleton dit avoir été soutirés au peuple, je dirai que la garantie de l'Etat en faveur du Grand-Tronc-Pacifique, est de $13,000 par mille de Winnipeg à Edmonton, et des trois quarts du coût de la section des montagnes, depuis Wolfe-Creek à l'ouest d'Edmonton, jusqu'à Prince-Rupert, et que, par rapport à ces deux sections, l'Etat a déjà pour £14,000,000 ou $70,000,000 de valeurs garanties jusqu'à parfaite concurrence du pair.

Avant de se déclarer satisfait de la situation du Grand-Tronc-Pacifique, l'honorable député devrait réfléchir un instant, il s'apercevrait que la construction du Nord-Cana-Nord à travers les trois provinces des prairies peut être comparée très favorablement avec celle du Grand-Tronc-Pacifique à travers les Rocheuses, de Winnipeg à Edmonton et d'Edmonton ou de Wolfe-Creek à Prince-Rupert. Il va objecter que le Grand-Tronc-Pacifique est le mieux construit de tous les chemins de fer. . .

M. CARVELL: Combien d'argent les gens du Grand-Tronc-Pacifique ont-ils eux-mêmes consacré à la construction de cette ligne?

M. WHITE: Outre la garantie de $13,000 par mille, ils ont fourni ce qu'il fallait pour achever de payer le coût de la linge, c'est-à-dire $45,000 par mille, qu'il représentera quand les travaux seront finis.

M. CARVELL: $45,000 avec le matériel?

M. WHITE: $45,000 par mille.

M. CAFVELL: Matériel compris?

M. J. D. REID: Non, sans le matériel.

M. WHITE: Le gouvernement fédéral a garantie les obligations pour une somme égale aux trois quarts de ce que coûtera la construction de la section des montagnes. Le Grand-Tronc-Pacifique ne fournit qu'un quart du coût, et c'est l'endroit où la construction de la ligne coûtera le plus cher. Mon honorable ami de Carleton sait aussi probablement que l'ancien Gouvernement a exempté le Grand-Tronc-Pacifique de payer pendant sept ans l'intérêt sur les garanties de la section des montagnes, sans aucun recours. L'année prochaine je devrai commencer à payer $1,500,000 ou $2,000,000 à 3 p. 100 d'intérêt sur les garanties du Gouvernement dues sur la section des montagnes du Grand-Tronc-Pacifique. Je ne sais pas si mon honorable ami appliquera aussi le terme de " soutirer " au subside donné au Grand-Tronc-Pacifique. Dans ce cas-là, je voudrais savoir quelle différence il fait entre l'aide que nous avons accordée au chemin de fer Nord-Canadien, non pas nous seulement, mais aussi l'ancien Gouvernement. Pourquoi le même terme ne serait-il pas appliqué aux deux.

Le Gouvernement en est arrivé à la conclusion qu'il était clairement de son devoir d'accorder cette garantie de $45,000,000 pour aider à terminer le réseau. L'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a, l'autre jour, parlé d'emprunt au lieu d'une garantie. Je crois qu'il avait en vue—je ne suis pas sûr qu'il l'ait dit clairement—de prélever l'argent au moyen d'un emprunt qui coûterait moins cher d'intérêt que la garantie. Cela est vrai. Mais je ferai remarquer à mon honorable ami que le Gouvernement lui-même est obligé d'avoir recours de temps à autre au marché financier anglais pour y vendre ses bons portant 4 p. 100 d'intérêt. Il existe pour les emprunts directs du Canada un marché qui n'existe pas pour les emprunts indirects ou les obligations garanties. Ce marché est le marché de fiducie, parce que la garantie du Canada est une garantie de fiducie. L'obligation garantie a un marché très étendu; elle s'adresse à une classe différente de preneurs que ne sont pas restreints à une garantie de fiducie, et le Gouvernement peut offrir ses garanties directes propres sur ce marché qui est comparativement restreint.

Le marché pour les obligations garanties est beaucoup plus vaste. Quarante-cinq millions de dollars sont une forte somme et, au point de vue des finances du Canada, il vaut beaucoup mieux que l'aide soit donnée au moyen d'une garantie qu'au moyen d'un prêt direct. Même si l'on faisait cet emprunt, la garantie en serait donnée par une hypothèque en fiducie, ainsi que l'indique la résolution. Conséquemment, le Gouvernement est arrivé à la même conclusion que mon très honorable ami le chef de l'opposition, et, aussi je crois à celle de la majorité des membres de cette Chambre,—l'unanimité même, je pourrais dire—savoir qu'il fallait de toute nécessité aider au chemin de fer Nord-Canadien, qu'on ne pouvait pas le laisser tomber en faillite, non parce que Makenzie et Mann avaient besoin d'argent, mais parce que tout le Canada avait intérêt à voir terminer ce réseau. Le Gouvernement ayant décidé de venir en aide, il s'est agi ensuite de savoir quelle garantie il prendrait. A part ce réseau même du chemin de fer Nord-Canadien il y a la compagnie mère du Nord-Canadien, et toutes lignes fusionnées, de télégraphe, de messagerie, de gare terminus, de terres, de ponts, et autres compagnies mentionnées dans l'annexe à cette résolution, qui forme le réseau du Nord-Canadien, mais qui ne sont pas liées entre elles, ni unies, fusionnées avec la compagnie principale dans la propriété du capital. Dans son discours, l'autre jour, l'honorable chef de l'opposition a dit une chose qui mérite attention et qui vient à l'esprit de tous ceux qui étudient la question sérieusement, ainsi qu'elle est venue indubitablement à tous ceux qui sont au courant des questions de chemins de fer. Il a dit: Pourquoi ne pas fusionner toutes ces compagnies? Pourquoi ne pas avoir une fusion réelle? Pourquoi toutes ces compagnies ne se fondraient-elles pas en une seule corporation? C'était une question très importante et très juste à poser. Mon honorable ami le solliciteur général a donné plusieurs raisons démontrant que la chose n'était pas possible. Il en a cependant, je crois, oublié une qui a aussi sans doute échappé à mon très honorable ami. Toutes ces compagnies ont pris des engagements financiers séparés, et plusieurs d'entre elles ont donné leurs obligations à des compagnies de prêt en les garantissant sur leurs biens et travaux. Quelques-unes de ces obligations ont été mises sur le marché et d'autres le seront conformément aux conventions avec les compagnies de prêt.

Mon très honorable ami voit donc que si nous fusionnions toutes ces compagnies, nous amènerions immédiatement la confusion dans leur état financier. Leurs obligations seraient toutes mêlées, et il serait impossible d'en émettre au nom de certaines compagnies qui y sont autorisées, mais qui ne les ont pas encore émises, parce que les hypothèques données pour garantir les actions perpétuelles de la compagnie Nord-Canadien constituant un privilège sur toute l'entreprise, la loi générale à ce sujet s'appliquerait à tous les biens transférés à cette compagnie. Conséquemment, quoi que l'on puisse faire dans l'avenir, il est impossible pour le présent, à cause de la situation financière actuelle, de fusionner toutes ces compagnies. Le Gouvernement a fait la meilleure chose qui venait ensuite; il a fait la seule chose qu'il pouvait faire, il a insisté pour que le Nord-Canadien, la compagnie mère, fasse rentrer dans son Trésor les actions de toutes les compagnies fusionnées et auxiliaires. On a beaucoup parlé de mouillage des actions, et on a porté certaines accusations, je ne dirai pas au sujet de la sincérité du Gouvernement à propos des moyens proposés dans la résolution pour obtenir les actions de ces compagnies filiales et fusionnées. J'appellerai l'attention sur un point qui paraît avoir été oublié; le paragraphe 14 de la résolution dit:

14. Qu'aucune action du capital social des compagnies respectives mentionnées dans la première annexe des présentes résolutions, autres que le Canadian-Northern, au delà des sommes émises jusqu'à présent, ne doit être émise sans le consentement du Gouverneur en conseil.

J'appelle l'attention de la Chambre haute sur ce point. Toutes ces compagnies ou la plupart d'entre elles, et dans tous les cas un certain nombre d'entre elles, ont autorisé des émissions d'obligations, et j'ai fait remarquer à la Chambre l'année dernière que si jamais le Parlement fédéral n'a pas pris, à mon avis, de précautions suffisantes, c'est lorsqu'il a permis l'augmentation trop forte de ces compagnies de chemins de fer. Les deux partis dans cette Chambre sont responsables dans une grande mesure. Le Parlement n'a pas donné suffisamment d'attention, de réflexion et de jugement lorsqu'il a négligé de fixer le chiffre du capital de chaque compagnie de chemin de fer, et comme conséquence quelques-unes de ces compagnies constituantes ont un capital autorisé très élevé dont ils pourront émettre la balance dans l'avenir ainsi qu'elles ont fait dans le passé. Je dis donc que le paragraphe 14 de la résolution que je viens de lire, est un grand pas en avant dans une loi de ce genre.

Mais qu'avons-nous fait à part cela? Nous avons fait entrer dans le trésor du Nord-Canadien $68,000,000 d'obligations des compagnies fusionnées et auxiliaires. Mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) dit: Ces actions existent-elles? Elles existent. Chaque compagnie à son existence particulière; leurs obligations émises existent et entreront dans le trésor du Nord-Canadien. J'ai appelé l'attention de mon très honorable ami et celle d'autres membres de cette Chambre sur le fait qu'aucunes nouvelles obligations ne pourront être émises sans le consentement du Gouverneur en conseil, une précaution très sage. Quelle est la situation à l'égard de ces obligations qui sont dans le trésor du Nord-Canadien? Ces obligations, tant qu'elles étaient en dehors du trésor du Nord-Canadien auraient appartenu à d'autres qu'à cette compagnie, et auraient pu plus tard venir en la possession du public. Admettons que ce soient du capital majoré. L'argument contre ce genre d'obligations vient principalement du fait que le public les ayant acquises, et croyant, comme il en a légalement le droit, qu'elles ont été émises pour bonne et valable considération, dollar pour dollar, dirait: J'ai droit aux dividendes sur ces actions. Personne ne pourrait dire cela si les actions ne sont pas vendues au public. Tout l'argument contre les actions surfaites provient du fait que le public, les ayant achetées et payées sur les marchés financiers du monde, prétend avoir droit aux dividendes. Ces $68,000,000 ou une partie pouvaient tomber entre les mains du public. Nous avons fermé la porte. Ces $68,000,000 d'actions ordinaires des compagnies fusionnées et auxiliaires iront dans le trésor de la compagnie du Nord-Canadien pour y rester. Plus que cela, le capital est fixé à $100,000,000, sujet à une disposition dont je parlerai plus tard. Les propriétaires de ce $100,000,000 d'actions seront dans un sens propriétaires des actions des compagnies fusionnées, parce qu'elles seront la propriété du Nord-Canadien, mais légalement ils n'en seront pas les propriétaires, parce que la compagnie est distincte de tous ses actionnaires. Ce que je veux dire, c'est qu'en substance et en fait les actionnaires de la compagnie du Nord-Canadien seront les propriétaires des actions qui seront dans le trésor de cette compagnie. Or, le Gouvernement possède $145,000,000 d'actions de la compagnie du Nord-Canadien et ses compagnies fusionnées et auxiliaires actuelles, actions qui pourraient toutes tomber entre les mains du public, mais, en vertu de la présente loi, $68,000,000 de ces actions vont dans le trésor de la compagnie Nord-Canadien et ne peuvent pas aller dans les mains du public, et $40,000,000 sont donnés au gouvernement fédéral et ne peuvent pas non plus tomber dans les mains du public.

De sorte qu'au lieu d'un capital de $145,000,000, majoré ou non, qui pourrait figurer sur les marchés de l'univers, il n'y a à présent que $60,000,000 de ce capital qui pourrait être mis sur ces marchés, le Gouvernement en détient le reste, c'est-à-dire pour $40,000,000.

Certains députés ont demandé pourquoi le Nord-Canadien est commandité par l'entremise de compagnies distinctes? Parce qu'il ne pourrait l'être autrement. Ses obligations perpétuelles sont garanties par une hypothèque par fiducie qui constitue un gage sur toute l'entreprise. Le mot entreprise est celui qui, dans la loi des compagnies, a la portée la plus vaste, il embrasse tout l'actif, réel et personnel, les effets, franchises, droits, privilèges, etc., de toutes sortes. Voilà pourquoi, si le Nord-Canadien achetait, par exemple, un emplacement à Port-Arthur pour y construire un élévateur, ce terrain serait tout de suite assujetti au gage créé par l'hypothèque garantissant les obligations perpétuelles. Comment

ces obligations sont-elles perpétuelles ? Parce que l'hypothèque s'attache non seulement à la propriété actuelle, mais à toute propriété future. Mais alors, comment s'obtient l'argent? Selon le nombre de milles de voie, tel qu'il est dit dans les contrats hypothécaires d'après lesquels il est obtenu, ou jusqu'à concurrence du prix d'achat des valeurs qui ont été achetées par la compagnie et déposées entre les mains des fiduciaires.

Supposons qu'il s'agisse de construire un élévateur maritime qui coûtera $2,000,000; une compagnie est constituée en société, elle est propriétaire de l'élévateur et elle émet pour $2,000,000 d'obligations. Ces obligations ne peuvent être vendues. Mais les obligations perpétuelles du Nord-Canadien sont une valeur régulière cotée sur le marché de Londres. Par le fait que l'élévateur appartient à une compagnie distincte et que le Nord-Canadien achète ces obligations de la compagnie au pair et les dépose entre les mains des fiduciaires comme garantie supplémentaire de ses obligations perpétuelles, le Nord-Canadien peut émettre de nouvelles obligations perpétuelles pour le même montant que les garanties qu'il a ainsi déposées, et par là il obtient l'argent qui a servi à construire l'élévateur.

Au sujet du matériel roulant, l'honorable député de Carleton a admis qu'on pouvait très bien se procurer des fonds par l'entremise d'une compagnie distincte. En effet, si une compagnie de chemin de fer a donné une obligation perpétuelle qui porte hypothèque sur tout ce qu'elle possède, comme je l'ai dit, elle est incapable de se procurer par elle-même les fonds nécessaires par rapport à son matériel roulant. Alors s'organise à cette fin une compagnie qui achète ce matériel roulant des fabricants et le vend conditionnellement à la compagnie de chemin de fer. Quelles sont les conditions de la vente? C'est que l'acheteur effectuera certains versements comprenant intérêt et capital et que quand il aura payé, au moyen de ces versements, tout le prix d'achat du matériel et l'intérêt acquis sur ce prix, il sera propriétaire du dit matériel. Mais comment s'y prend la compagnie de matériel roulant? Elle émet des obligations qui, d'ordinaire, sont par séries; elles sont garanties par le contrat de vente conditionnelle déposé entre autre les mains du fidéicommissaire pour assurer les obligations de la compagnie de matériel roulant qui sont vendues au Canada, à New-York, à Londres ou ailleurs. C'est un procédé très simple, très bien

[M. W. T. White.]

connu, dont se servent les autres compagnies subsidiaires et qui ne présente pas la moindre objection. Le Nord-Canadien ayant donné des obligations qui grèvent tout ce qu'il possède ou possédera, ne peut se procurer des fonds que par l'entremise de compagnies auxiliaires, tant que l'augmentation de ses recettes ne lui permettra pas d'acheter lui-même, directement, son matériel roulant, comme fait le Pacifique-Canadien.

Autrefois le Pacifique achetait par l'entremise d'une compagnie auxiliaire, la Victoria Rolling Stock Company, qu'il avait créée. On ne saurait vendre d'obligations, disons d'une compagnie de messageries, avant que ses recettes représentent le double de l'intérêt, mais on peut les déposer entre les mains de fidéicommissaires d'une compagnie de chemin de fer autorisée à émettre des obligations perpétuelles cotées sur le marché de Londres, par rapport à des valeurs ainsi déposées.

J'ai fait voir que toute fusion de valeurs était impossible et qu'il ne pourrait tomber entre les mains du public que pour $6,000,000 au lieu de $145,000,000 du stock du Nord-Canadien. Je parlerai maintenant de l'émission d'obligations perpétuelles. On a dit: "Vous allez en émettre pour $25,000,000 de plus, en échange d'obligations de revenu convertibles." Et l'on a prétendu que c'était chose extraordinaire et que la Chambre devait empêcher. Voyons à quoi cela se résume. Ces obligations détenues par le public représentent une dette du Nord-Canadien. Supposons que les détenteurs les rendent à la compagnie en échange d'actions pour le même montant de $25,000,000, ces actions ne se trouveront-elles pas entièrement acquittées?

La dette du Nord-Canadien a été réduite de $25,000,000, et pour la réduire la compagnie a émis des actions. Quelle différence y a-t-il entre cette opération et la vente au pair de $25,000,000 d'actions pour le rachat de $25,000,000 d'obligations? La critique de cette transaction est donc absolument faitaisiste.

Nous avons requis le Nord-Canadien de réunir toutes ses valeurs et ses compagnies filiales sous un seul nom: le Nord-Canadien, afin que tout le capital de ces compagnies retourne au trésor et soit divisé comme je l'ai dit. La question des valeurs venant ensuite, nous avons pris un gage sur le capital des compagnies fusionnées et auxiliaires qui constitues l'actif du Nord-Canadien. Il n'était frappé d'aucune charge; dorénavant il sera entre les mains

du fidéicommissaire et fera partie de la classe des hypothèques. Les autres actions sont assujéties actuellement à la charge de l'hypothèque des obligations perpétuelles, charge qui s'applique non seulement à ces actions mais à l'actif tout entier. Toutefois, les actions dont je parle maintenant font partie de la garantie que possèdent les détenteurs d'obligations perpétuelles du Nord-Canadien.

Par conséquent, nous ne pouvons que les assujettir à notre droit d'hypothèque et à la charge qui vient d'être établie. Il est impossible d'aller plus loin et de faire plus au sujet des actions des compagnies fusionnées et auxiliaires mentionnées dans les annexes qui accompagnent ce projet de résolution.

Qu'avons-nous encore? Nous avons pris un gage, à la suite des gages existant déjà, et sujette à l'émission des valeurs à être autorisée d'après les clauses hypothécaires qui les auront déterminées, sur l'actif physique de la compagnie principale: la compagnie du Nord-Canadien.

Mon honorable ami le solliciteur général a, l'autre soir, fait observer avec beaucoup de justesse, et ce raisonnement ne peut être combattu ni éludé, que les voies du Nord-Canadien s'étendant à travers les provinces de l'Ouest dans tous les sens, et la ligne du Nord-Canadien Ontario ayant un parcours de 1,000 milles à travers un territoire encore inexploré entre Montréal et Port-Arthur, les garanties que nous prenons sont meilleures qu'il n'en a été accordé lors des 35 millions grevant d'une première hypothèque le ligne du Nord-Canadien d'Ontario; même si cette garantie ne portait que sur les biens et sur les ouvrages à exécuter du Nord-Canadien dans les provinces de l'Ouest.

M. MACDONALD: Ce serait $9,000 de plus par mille.

M. WHITE: Non pas; mon honorable ami est fort en rhétorique, mais il l'est bien peu sur les chiffres.

M. MACDONALD: J'ai fait mettre ces chiffres aux Débats, l'autre soir.

M. WHITE: Je le sais; mais, si avant d'y être mis, ils étaient erronés, ce n'est pas là ce qui les rendra justes.

M. MACDONALD: Vous ne pouvez démontrer qu'ils sont inexacts.

M. WHITE: Mon très honorable ami a donné une garantie sur 35 millions, ou $35,000 par mille, pour 100 milles de voie ferrée entre Port-Arthur et Montréal. Je ne l'en blâme pas, mais on me permettra bien de dire que le mot "soutirer" n'a pas été prononcé à cette occasion, ou du moins je ne l'ai pas entendu prononcer. En ce qui concerne les membres de la gauche, l'affaire semble avoir paisiblement suivi son cours.

Sir WILFRID LAURIER: Unanimité parfaite.

M. WHITE: Mettons qu'ils y a eu parfaite unanimité. Pour ma part, je me défie toujours des mesures à l'égard desquelles il y a chez les deux partis unanimité. Je ferai remarquer à ce propos que la somme de 35 millions alors donnée n'est inférieure que de 10 millions à celle qui est présentement accordée, et c'était pour la ligne qui va de Montréal à Port-Arthur.

M. GRAHAM: Avec première hypothèque.

M. WHITE: Avec première hypothèque, je le veux bien, mais $35,000 par mille. Je prierais mon honorable ami de considérer quels sont les pouvoirs du Canadian-Northern relativement aux émissions d'obligations, de considérer en même temps l'hypothèque dont les biens du Canadian-Northern sont grevés à l'égard de ses obligations perpétuelles relatives aux provinces de l'Ouest, et de me dire ensuite laquelle des deux garanties est la plus avantageuse. Quant à moi, la chose ne fait pas de doute; mais on a voulu que les différents tronçons du réseau fussent reliés entre eux et que les 1,000 milles de chemin de Port-Arthur à Montréal fissent partie intégrante d'un réseau qui ira de Québec à Vancouver.

M. GRAHAM: Outre l'hypothèque qui grève la ligne de Port-Arthur à Montréal, il y en a une autre sur la ligne qui va d'Ottawa à Niagara, et à tout cela s'ajoute une garantie du Canadian-Northern.

M. WHITE: Je suis d'accord avec mon honorable ami sur ce point; mais que l'on me permettre de dire que, si la présente administration avait communiqué à la Chambre aussi peu de renseignements qu'on ne l'a fait en 1911, et si le Gouvernement se contentait de dire que la garantie prise ne porte pas seulement sur la ligne de Port-Arthur à Montréal, mais que de plus une autre ligne, celle d'Ottawa à Niagara, est grevée d'une hypothèque générale au bénéfice du pays et que pardessus tout cela s'ajoute une garantie du Canadian-Northern, je n'ai pas de peine à

me figurer ce que dirait mon honorable ami de Carleton de la valeur de cette garantie. Il nous signalerait toutes les émissions d'obligations dont il a parlé aujourd'hui, et il s'écrierait: Voilà ce que l'on nous présente pour preuve d'une absolue sécurité. Je le vois d'ici lâchant la bride à son imagination ; mais, dès qu'il s'agit des siens il est muet. C'est le cas de se demander, comme je le disais : Où donc était Rodrigue? Quant à moi, je l'ignore, mais peut-être le sait-il lui-même.

Nous avons pris un gage pour les actions, nous en avons pris un sur l'entreprise du Canadian-Northern proprement dit. Au reste, cet argent va servir à réunir diverses lignes aujourd'hui séparées, et il est en outre stipulé qu'à mesure de l'emploi de ces deniers pour la construction et l'amélioration de ces différents chemins de fer, il sera consenti au commissaire une hypothèque qui viendra s'ajouter à celle que nous aurons déjà et qui assurera davantage le remboursement de ces 45 millions.

Nous avons en outre exigé de la Mackenzie, Mann and Company, Limited, qu'elle déposât entre les mains du commissaire des 10 millions d'actions des compagnies d'emplacements de ville formées à l'occasion du réseau de voies ferrées du Canadian-Northern.

L'honorable député de Welland (M. German), que je regrette de ne pas voir à son siège ce soir, à cause de sa merveilleuse lucidité d'esprit, a parlé d'un gage à prendre sur une compagnie insolvable, et je crois que l'honorable député de Carleton a, lui aussi, dit quelque chose dans ce sens. Je me permettrai de citer un exemple tiré d'une situation bien connue de l'honorable député de Welland, exemple dont l'honorable député de Carleton saisira la justesse aussi aisement que pas un. Supposons que le développement aux chutes Niagara de la force motrice doive coûter à quelque puissante compagnie la somme de 10 millions avant d'être menée à bien et de donner des profits; mettons en outre que, par suite de certaines circonstances, après avoir dépensé 5 millions, la compagnie se trouve dans l'impossibilité de faire face à ces obligations et de recueillir de nouveaux fonds sans avoir recours à l'aide de banquiers. Que cette aide lui soit refusée, dans quelle situation se trouverait-elle? Menacée d'être mise en liquidation, cette compagnie pourrait-elle être dite insolvable? Ne pourrait-on pas plutôt dire que, si elle avait pu obtenir les 5 millions qu'il lui fallait, elle aurait été en mesure de payer l'intérêt des sommes employées aux installations et produire même de quoi déclarer des dividendes sur les actions? Il n'y a pas analogie parfaite entre les deux cas; mais je dirai à mon honorable ami que le raccordement entre eux des divers tronçons dont se compose le réseau du Canadian-Northern devra avoir pour effet de rendre profitable une exploitation qui dans le moment a l'air d'être fort aventureuse, et c'est là ce qui explique et justifie notre action en ce qui regarde la garantie. Avec une réseau formé de lignes isolées, dans un pays aussi grand que l'Europe, il n'y a pas à supposer que son exploitation puisse être profitable avant que les diverses branches dont il se compose ne soient réunies entre elles, et c'est afin d'arriver à cela que cette aide est demandée.

Tous ces chemins de fer détachés les uns des autres ne peuvent donner des profits, acquitter les charges dont ils sont grevés, assurer des bénéfices à ceux dont les fonds y sont placés et donner au public le service qu'il en attend, s'ils ne sont joints les uns aux autres de manière que le réseau s'exploite à titre de transcontinental et réponde à tous les besoins du public, locaux ou généraux.

Mon honorable ami de Carleton a, cet après-midi, appelé notre attention sur les valeurs détenues en garantie subsidiaires des prêts temporaires. Il a parlé des obligations perpétuelles du Canadian-Northern, et il a dit: Quelqu'un suppose-t-il que ces valeurs soient vendables. Je ne me plaindrai pas trop de cette remarque de mon honorable ami, puisque, de fait, ces valeurs sont restées invendues pour plusieurs raisons: la première est que l'an dernier il y a eu un resserrement de l'argent, sans compter que le Canadian Northern se préparait, à la connnaissance de chacun, à demander de l'aide au Gouvernement. Mais une fois cette aide donnée, une fois l'entreprise mise en bon train, ces valeurs, invendables jusqu'ici, se vendront aisément. En d'autres termes, dès que la confiance renaîtra, il deviendra possible de liquider les dettes au moyen de garanties subsidiaires jusqu'à présent inutilisables. J'ai fait observer à l'honorable député de Carleton que, d'après son compte de balance du 13 juin, le Canadian-Northern a émis pour 46 millions d'obligations perpétuelles à 4 p. 100, encore invendues. Mon honorable ami est assez intelligent pour comprendre ce que cela veut dire. Il droit savoir que ces obligations sont les plus avantageuses de la compagnie, et que depuis quelque temps

elles sont sur le marché. Il sait que si la compagnie avait pu continuer à les vendre, il est fort probable qu'il ne lui aurait pas été nécessaire aujourd'hui de s'adresser à nous.

M. CARVELL: Si elle avait pu les vendre en quantité suffisante.

M. WHITE: Assurément. Mais mon honorable ami n'ignore point que, dans l'état actuel du marché, la compagnie ne pourait vendre ces obligations tout de suite; il lui a fallu du temps pour les émettre. Mais l'effet de la garantie du Gouvernement sera, en assurant l'achèvement de l'entreprise, de rendre vendables des obligations qui ne l'étaient pas tout dernièrement, et les emprunts temporaires vont pouvoir en conséquence être remboursés.

A ce propos on a soulevé la question: Qui va surveiller la dépense des deniers qui vont être prélevés à la faveur de cette garantie des obligations de la compagnie par le Gouvernement, jusqu'à concurrence de $45,000,000? Je suis à peu près certain que mon honorable ami était absent du Parlement, en 1911, car il aurait dû poser alors la même question. Il désire savoir pourquoi le Gouvernement ne se charge pas de surveiller la dépense de cette somme au lieu de laisser ce soin au Nord-Canadien ou à Mackenzie et Mann. Cet argent va être dépensé, en vertu du même principe que les sommes que le Gouvernement a garanties à ces messieurs, en 1911, avec l'approbation de mon honorable ami.

M. CARVELL: Mais non.

M. WHITE: Les termes des deux résolutions sont pour ainsi dire identiques. Je demanderai à mon honorable ami d'examiner comme je l'ai fait, ce matin, le statut autorisant le Gouvernement à accorder une garantie de $35,000,000 pour la construction de la voie du Nord-Canadien, de Montréal à Port-Arthur. Il constatera que les deux résolutions sont rédigées dans des termes pour ainsi dire identiques, et qui, en substance, ne présentent pas la plus petite divergence. Les résolutions actuelles renferment la même disposition relativement à l'hypothèque qui est destinée à assurer cette garantie des valeurs négociables.

M. MACDONALD: Mais combien l'entreprise semble bien plus embourbée à l'heure actuelle qu'à cette époque-là!

M. WHITE: L'entreprise a certainement une dette plus élevée à l'heure actuelle qu'en 1911, mais aussi, elle est bien plus avancée. Il ne faut pas que mon honorable ami croit que le Canada a cessé de progresser en 1911.

M. MACDONALD: C'est tout comme; le pays n'a pas fait beaucoup de progrès cette année.

M. GRAHAM: Nous manifestons beaucoup d'hésitation à poursuivre notre marche en avant.

M. WHITE: J'en suis à traiter la question du produit de ces valeurs négociables garanties, et je dis à l'honorable député de Carleton que s'il veut bien examiner la résolution qui fut présentée par le ministre des chemins de fer du temps, l'honorable député de Renfrew-sud, en 1911, il constatera que les deux résolutions sont couchées dans des termes pour ainsi dire identiques:

> Que la nature des valeurs à être garanties ci-dessus, et leur forme, ainsi que les formes et les termes du Nouvel Acte Fiduciaire, et la date et le mode d'émission des valeurs garanties, et la disposition des sommes à être perçues sur ces valeurs par vente, nantissement ou autrement, et la forme et la manière de la garantie ou des garanties doivent être celles que le Gouverneur en conseil approuve; et ces termes, dispositions et conditions que le Gouverneur en conseil peut juger opportuns ou nécessaires, doivent être inscrits dans le Nouvel Acte Fiduciaire.

Quelle est la signification de cet article? Il signifie tout simplement que ces sommes seront dépensées pour les fins pour lesquelles elles ont été prélevées, aux termes de cette résolution, qu'elles seront payées en vertu des dispositions d'une hypothèque fiduciaire, détenue par le Gouvernement et qui assurera la direction de leur destination. De mois en mois, nous payons ces sommes d'argent, en vertu de l'hypothèque que le Canadian-Northern-Ontario Railway a consenti au Gouvernement relativement à la garantie de $35,000 par mille que le Parlement a consentie pour assurer la construction de ce chemin de fer. Quelle est la procédure que l'on suit?

Ces paiements sont entourés de toutes les garanties possibles. J'ai pris les renseignements auprès des fonctionnaires du département des Chemins de fer, afin de savoir comment se fait l'inspection à la suite de laquelle on émet les certificats qui permettent au ministère des Finances de payer les sommes que représente cette garantie de $35,000 par mille accordée par le Gouvernement au Canadian-Northern-Ontario Railway. Le produit des valeurs négociées a d'abord été déposé à la banque, où ils ont été l'objet d'une vérification minutieuse, au cours des deux dernières années. Il y a, à l'heure actuelle,

plusieurs millions de dollars au crédit de ce compte, qui seront disponibles en temps et lieu, afin de terminer cette voie ferrée. L'ingénieur qui fait l'inspection des travaux avec l'ingénieur en chef, étudie avec soin quel sera le prix des travaux de la voie ferrée. L'inspecteur étudie les plans et profiles; il connaît les quantités des matériaux, il fait ses calculs et il estime que la voie ferrée coûtera tant de millions de dollars, disons, par exemple, $45,000,000 pour la section de Montréal à Port-Arthur. La garantie est de $35,000 par mille. Disons que cela équivaut à $31,000 par mille, car cette garantie porte intérêt à 3 1-2 p. 100. Alors, du moment que l'on a exécuté des travaux pour une valeur de $2,000,000 afin de construire cette voie ferrée entre Montréal et Port-Arthur, l'ingénieur-inspecteur, après avoir fait une inspection détaillée, certifie que tout est correct à l'ingénieur en chef. Celui-ci, après avoir étudié la question, fait rapport au ministre des Chemins de fer, que l'on a exécuté pour $2,000,000 de travaux sur ce chemin de fer; que le coût de l'entreprise sera, disons, $45,000 par mille; que le produit des valeurs garanties n'est que de $31,000 par mille, et que par conséquent la compagnie a droit à 31-45 de $2,000,000 sur le produit porté au crédit du ministre des Finances et receveur général.

Je le demande, est-il possible que le Parlement puisse entourer une affaire de cette nature de plus grandes précautions, du moment que vous avez confiance en vos fonctionnaires? Vous avez votre ingénieur-inspecteur qui prend les quantités, fait ses calculs et qui déclare que la construction de la voie ferrée coûtera tant, qu'elle soit construite par Mackenzie et Mann ou par n'importe quel autre entrepreneur. En outre de cela, vous avez l'ingénieur en chef du département qui revise tous ces calculs et fait rapport en conséquence au ministre, et finalement, on ne paie qu'une partie de la somme réalisée par la vente de ces valeurs garanties, en raison du coût réel de l'entreprise, selon les calculs de l'ingénieur. En conséquence, relativement à la destination de ces deniers, les honorables membres de la gauche ne se sont plus émis, en 1911, et la convention actuelle contient des dispositions identiques à celles de la loi de 1911, quant au paiement de ces sommes.

M. CARVELL: Le ministre vient de nous décrire très correctement la manière dont on paiera les obligations garanties. Aurait-il maintenant objection à nous expliquer comment la compagnie s'y prendra pour payer quelque chose comme les $31,000,000 à $32,000,000 à même ces argents, qui sont nécessaires pour acquitter les dettes pressantes qu'elle a à payer à l'heure actuelle?

M. WHITE: Il n'existe pas de dettes pressantes de $30,000,000 à l'heure actuelle.

M. CARVELL: Je déclare au ministre que ces dettes existent.

M. WHITE: Le solliciteur général a démontré le contraire à mon honorable ami, cet après-midi.

M. CARVELL: Pas du tout.

M. WHITE: J'ajoute plutôt foi à l'affirmation du solliciteur général.

M. CARVELL: Je désirerais que l'on me fournisse quelques chiffres à l'appui de cette assertion.

M. WHITE: Mon honorable ami est si peu versé en arithmétique, qu'il me faudrait peut-être perdre une demi-heure à lui faire la classe.

M. CARVELL: Alors, faites la classe à toute la députation.

M. WHITE: Les autres députés n'en ont nullement besoin. Mon honorable ami de Renfrew-Sud (M. Graham) n'a plus rien à apprendre en fait d'arithmétique. Mon très honorable ami est passé maître en cette matière. Il ne s'occupe jamais des chiffres, tandis que mon honorable ami de Carleton a perdu une heure et demie, cet après-midi, à nous parler de chiffres. Evidemment, ces calculs étaient inexacts, d'un bout à l'autre. Cela n'a pas le sens commun de discuter les chiffres, à moins qu'on ne procède en s'appuyant sur une base déterminée. Je pourrais parler de $10,000,000 et mon honorable ami de $30,000,000, et nous pourrions discuter comme cela des heures, sans arriver à aucun résultat.

Mais je veux être sérieux, maintenant, bien que parfois je sois disposé à me laisser entraîner au badinage. Mon honorable ami doit savoir que la compagnie a contracté des emprunts temporaires jusqu'à concurrence de $20,000,000.

M. CARVELL: Je ne parle pas des emprunts temporaires. Je soutiens que la compagnie a une dette de $30,000,000.

M. WHITE: Alors, vous êtes dans l'erreur d'un bout à l'autre.

M. CARVELL: Non, j'ai raison.

M. WHITE: Le débat actuel a trait aux résolutions, et lorsque le bill viendra pour étude en comité. Je suis certain que mon honorable ami, le solliciteur général, con-

vaincra mon honorable ami (M. Carvell), sans avoir besoin de mon aide, et s'il en a besoin, je le lui promets d'avance qu'il est complètement dans l'erreur, bien entendu s'il veut être impartial.

M. MACDONALD: Vous ne pouvez le lui démontrer ni maintenant ni plus tard.

M. CARVELL: Indiquez-nous de quelle façon vous allez vous y prendre pour acquitter les dettes de la compagnie.

M. WHITE: Mon honorable ami a eu le champ libre cet après-midi. Je me suis bien gardé d'interrompre son discours, et s'il veut bien me le permettre, je poursuivrai mes remarques de la façon dont je l'entends. Je ne dis pas cela pour l'offenser, mais lorsqu'un orateur est à prononcer un discours sur un sujet de cette nature, on ne devrait pas essayer de lui faire perdre le fil de ses idées au moyen d'interruptions, quand bien même cela serait à cent lieues de la pensée de mon honorable ami.

M. GRAHAM: Ou alors, il y a des désagréments.

M. WHITE: Maintenant que j'ai discuté la question des valeurs négociables, j'en arrive au remède que nous avons à notre disposition au cas où la compagnie ne pourrait faire honneur à ses obligations. Quelques-uns de nos collègues de la gauche sont allés jusqu'à dire: Pourquoi n'avez-vous pas pris toutes les actions de la compagnie en garantie? Je n'ai pas besoin de rappeler aux avocats, qui siègent en cette Chambre, qu'un créancier passe avant un actionnaire, et qu'il n'est pas du tout nécessaire de prendre en garantie les actions d'une compagnie. Si j'ai une hypothèque sur les propriétés d'une compagnie, je me soucie fort peu d'obtenir les actions en garantie; la chose serait peut-être désirable au cas où j'aurais à prendre possession de l'actif de la compagnie, à installer mon propre séquestre et à exploiter les affaires par l'entremise d'un bureau de direction qui serait mon instrument. C'est là le seul avantage que j'y vois. La possession des actions ne donne pas plus de garantie, mais elle peut rendre un peu plus facile la réalisation des garanties. Quelle garantie avons-nous obtenue?

Je me suis occupé de multiples affaires financières, au cours de ma carrière, et je m'y entends quelque peu en matière de droit, n'en déplaise au député de Pictou (M. Macdonald); or, je tiens à le déclarer, jamais encore je n'ai rencontré un moyen de prendre possession de biens hypothéqués comparable à celui conçu par le solliciteur général relativement à cette transaction. Que le solliciteur général me permette de le féliciter de l'habileté qu'il a déployée dans le traitement de la question de droit connexe à cette transaction, une des plus épineuses dont cette Chambre ait jamais été saisie.

Sir WILFRID LAURIER: Très bien!

M. WHITE: Le chef de l'opposition dit: Très bien. Je le répète, fatalement, c'est une des plus épineuses questions qui se soient jamais présentées au Canada, et les efforts que le solliciteur général a déployé, la maîtrise dont il a fait preuve dans le traitement de la question juridique se rattachant à cette opération, lui font le plus grand honneur.

M. LEMIEUX: N'oubliez pas M. Lash.

M. WHITE: Le nom de M. Lash est souvent évoqué dans cette Chambre, et eu égard aux relations amicales que j'ai nouées avec lui de vieille date, il convient que j'affirme ici que nul citoyen de Toronto n'est plus respecté que M. Z. A. Lash.

M. CARVELL: Et il n'a pas de supérieur comme avocat.

M. WHITE: Il n'a pas de supérieur au barreau canadien. Il s'agissait donc du recours à exercer contre la compagnie, au cas où elle ferait défaut, et je disais que notre situation est meilleure que celle que nous assurerait la majorité de toutes les actions du Nord-Canadien. Qu'avons-nous en effet? Faute de paiement par la compagnie, le décret du conseil devient immédiatement ordonnance de cour et son autorité ne saurait être révoquée en doute. Nous pouvons remplacer le conseil d'administration de ces compagnies par nos propres directeurs, qui sont autorisés à faire l'exploitation ainsi qu'il est statué dans ces résolutions, et le Gouvernement peut, avec l'autorisation du Parlement, aliéner ce réseau soit par vente soit autrement, selon qu'il peut-être utile et dans l'intérêt public.

Je le répète, jamais on n'a conçu de mode plus simple et plus efficace, pour la réalisation d'une garantie que celui élaboré relativement à cette transaction. Mais, s'écrie le député de Carleton, les intrigues de couloirs exerceront leur pression sur le Parlement, et il deviendra impossible de légiférer sur la question. J'ai plus de confiance

que cela dans le Parlement, et n'eus-je pas pareille confiance, je dirais encore: La rivière ne peut s'élever plus haut que sa source; le Parlement est la suprême autorité au Canada, et si le Parlement refusait d'agir, je désespérerais presque du peuple canadien. Le Parlement agira, il légiférera et l'honorable député fait une pétition de principe, quand il affirme que le Parlement ne prendra pas d'initiative. Je lui pose ici la question: Pour la réalisation de cette garantie, est-il possible de concevoir une meilleure solution du problème qu'en décrétant que les biens de ces compagnies seront à la disposition du Parlement? Quelle plus haute autorité pourrait-on donc invoquer? Prétendre en appeler à une autorité supérieure à celle du Parlement serait du dernier absurde. Si nous ne laissons pas au Parlement le pouvoir suprême de légiférer à cet égard, à qui nous adresserons-nous? Je l'ignore et le député de Carleton l'ignore également.

J'ai fait connaître les raisons qui ont porté le Gouvernement à décider qu'il avait le devoir de prêter aujourd'hui son concours financier à cette compagnie, et cela dans l'intérêt même du public canadien. J'ai indiqué la garantie que nous avons prise et le recours à exercer, au cas où la compagnie négligerait de satisfaire à ses obligations. J'aborde maintenant une des plus importantes considérations qui se rattachent, à mon sens, à cette opération, nonobstant l'avis contraire exprimé par le député de Carleton.

De concert avec quelques-uns de ses collègues, il affirme que le Gouvernement n'aurait pas dû se faire transférer les actions ordinaires du Nord-Canadien parce que, du coup, l'Etat devient son associé. Avant de discuter cet argument, je dois dire ici, que nous obtenons $33,000,000 valant d'actions que nous avons exigés, à titre de considération pour notre garantie. Le public ne voulait pas croire au début que nous avions obtenu cela, sauf sous forme de garantie; mais nous avons tenu à obtenir $33,000,000 valant d'actions, à titre de propriété absolue de l'Etat ou de Sa Majesté, au nom du Canada. Jamais encore Gouvernement n'avait pris pareille initiative, sauf l'an dernier, alors que nous nous sommes attribués $7,000,000 valant d'actions, partie en considération des subventions que nous avions accordées.

M. CARVELL: Et voilà pourquoi vous versez aujourd'hui $45,000,000.

M. WHITE: Voyons ce qui en est. L'honorable député affirme que voilà pourquoi nous payons aujourd'hui $45,000,000. En d'autres termes, l'an dernier, il existait une certaine situation; nous y avons fait face en ce sens que nous avons avancé $15,000,000, et l'honorable député de s'écrier que, par suite des efforts que nous avons tentés pour remédier à la situation, il nous faut maintenant garantir $45,000,000. Son argument est susceptible d'une double interprétation: ou bien la logique de l'honorable député est en défaut, ou bien il donne à entendre qu'il aurait fallu laisser le chemin de fer tomber aux mains d'un séquestre. C'est pour empêcher cette alternative que nous venons au secours du réseau en donnant une garantie de $45,000,000.

Une des critiques le plus souvent adressée à l'attitude, prise par le Gouvernement, en accordant cette garantie, c'est qu'il entre en association ; on affirme qu'il se fait l'associé de MacKenzie et Mann.

Dans mon argumentation, je m'adresse surtout au député de Carleton, parce que je ne saurais m'adresser en son absence au député de Welland (M. German) qui à exprimé le même avis. Que faut-il entendre par société ou association? Est-ce la communauté d'intérêts, est-ce le fait d'accorder des garanties à titre de subvention, qui constitue l'association? Voyons ce qui en est.

Le très honorable député, chef de l'opposition, a accordé une garantie de $35,000,000 au Nord-Canadien d'Ontario; il a donné une garantie de $13,000 par mille pour la section des prairies du Grand-Tronc-Pacifique ; il a accordé à des valeurs une garantie de l'Etat égale aux trois quarts du coût de la section des montagnes du Grand-Tronc-Pacifique, la garantie globale de l'Etat pour les sections des prairies et des montagnes atteignant le chiffre de £14,000,000 ; il a consenti au Grand-Tronc-Pacifique un prêt de $10,000,000 garanti par une hypothèque prenant rang à la suite de toutes les obligations existantes, et en outre il a conclu un traité stipulant que le Gouvernement canadien, à titre de propriétaire de la section de l'Est du Transcontinental national, est devenu bailleur envers le Grand-Tronc-Pacifique. Est-ce là une association?

M. McKENZIE: Non.

M. WHITE : L'honorable député a raison ; ce n'est nullement une association, ou bien, s'il y a société, elle est de nature limitée. S'il y a association, c'est uniquement pour les pertes, et nulle considération n'est versée au Gouvernement relativement à la construction du réseau.

M. McKENZIE: Quand j'endosse un billet d'un individu qui néglige de payer et qu'il me faille solder le billet, suis-je en société avec lui?

M. WHITE: En droit, ce n'est nullement une association.

M. McKENZIE: Parfaitement. Pourquoi donc prétendre qu'il y ait là association en matière de pertes? Il n'existe aucune association.

M. WHITE: L'honorable député a la mentalité de l'avocat, et je réponds à un argument absolument captieux formulé à l'égard de la proposition à l'étude. L'honorable député en conviendra, en donnant une garantie de $45,000,000 au Nord-Canadien, nous ne sommes nullement associés de Mackenzie et Mann. Au demeurant, je ne suis nullement en désaccord avec lui; il admet que nous ne sommes point les associés de Mackenzie et Mann, parce que nous avons accordé une garantie de $45,000,000. J'emploie ici le mot associé au sens restreint que lui prêtent les députés dans cette Chambre, d'où partent toutes ces rumeurs qui vont s'accréditant au pays et portant que le Gouvernement est devenu l'associé de Mackenzie et Mann. Le Gouvernement est-il, dans l'acception restreinte du mot, l'associé du Grand-Tronc-Pacifique, en raison de la considération que j'ai dite? L'honorable député (M. McKenzie) répond dans la négative. Si le Gouvernement est associé, il ne l'est qu'en matière de pertes. Examinons la situation du Nord-Canadien. Le ministère précédent et le Gouvernement actuel ont garanti les valeurs financières du réseau du Nord-Canadien, tout comme le premier a garanti les valeurs négociables du Grand-Tronc-Pacifique et du Nord-Canadien de l'Ontario. Associés en matière de pertes jusqu'à ce jour, nous faisons l'inventaire. Si les compagnies de réseaux ne satisfont point à leurs obligations, nous payons; nous perdons. Nous courons le risque. Si le Grand-Tronc-Pacifique réussit, qui bénéficiera? J'espère qu'il aboutira au succès.

Depuis que j'ai accepté le portefeuille des Finances, j'ai fait l'impossible pour le faire réussir. Mais si le Grand-Tronc-Pacifique réussit, qui en bénéficiera? Le Grand-Tronc qui possède $25,000,000 d'actions ordinaires parfaitement acquittées, qu'il a obtenues en considération de sa garantie. Le Grand-Tronc-Pacifique, en exécution de la loi adoptée sous le régime du très honorable député, chef de l'opposition, obtint $25,000,000 d'actions ordinaires parfaitement acquittées du Grand-Tronc-Pacifique, en considération des garanties qu'il a données à ce réseau, et le député de Carleton prêta son appui à cette loi, ou du moins il ne s'y est nullement opposé. Quand le Grand-Tronc-Pacifique obtint, en considération de sa garantie, $25,000,000 d'actions ordinaires égales à un quart du coût de la section des montagnes et du reste de la section des prairies, est-ce que le Gouvernement fédéral n'aurait pas dû obtenir des actions ordinaires, en retour de sa garantie de $13,000 par mille de la section des prairies, et en retour de sa garantie de valeurs financières égales aux trois quarts du coût de la section des montagnes, s'élevant à une somme globale de £14,000,000? Quel aurait été l'effet, si le Gouvernement et le peuple canadien eussent obtenu $25,000,000 d'actions parfaitement acquittées du Grand-Tronc-Pacifique?

Est-ce que cela aurait été une association?

M. OLIVER: Certainement.

M. WHITE: Mon honorable ami d'Edmonton, dit que cela aurait été une association. Mon honorable ami dit-il sérieusement qu'une telle association aurait été mauvaise?

M. OLIVER: Certainement.

M. WHITE: Vous avez couru la chance; le Gouvernement est destiné à perdre si l'entreprise ne réussit pas et l'autre parti est destiné à gagner.

M. CARVELL: Vous arrangerez cela en fixant des tarifs plus élevés pour la petite vitesse.

M. WHITE: Nous en parlerons dans un moment. Avant de terminer, j'aurai tout passé en revue et l'honorable député aura une réponse complète. Mon honorable ami d'Edmonton dit que ce serait une association et qu'elle serait mauvaise. Il dit que ce serait une association pour garantir $70,000,000 de valeurs et mon honorable ami de Cap-Breton-sud pourrait dire à mon honorable ami d'Edmonton que le mot "association" ne pourrait pas légalement être appliqué à cette résolution. Mais si vous appliquez le mot " association" à une proposition de ce genre, cela doit signifier que le Gouvernement donne tout et ne reçoit rien. Mon très honorable ami le chef de l'opposition a donné la garantie de l'Etat pour $35,000,000 au Canadian Northern Ontario et n'a reçu une seule action ordinaire. Le très honorable chef du Gouvernement (M. Borden) donne une garantie sur $45,000,000 au Canadian-Northern, exactement la même chose, et il reçoit $33,000,000 d'actions ordinaires et pourtant mon hono-

rable ami d'Edmonton dit que c'est mauvais. Il dit en somme—c'est la logique de son argumentation—il n'y a aucune objection à ce que vous donniez cette garantie, mais je proteste si vous recevez une action ordinaire, je veux que Mackenzie et Mann aient les $100,000,000 d'actions ordinaires. C'est précisément ce que nous ne voulons pas leur laisser avoir. Le peuple aura 40 p. 100 des actions ordinaires entièrement versées et Mackenzie et Mann auront 60 p. 100 du capital du Canadian-Northern et des compagnies auxiliaires et fusionnées. Cela doit être considéré comme une très bonne opération effectuée par le Gouvernemnt. Laissez-moi la présenter de cette façon, la seule différence entre une association et une absence d'association, d'après l'argument présenté par l'honorable député, c'est que le Gouvernement est un associé s'il prend une part dans l'entreprise et qu'il n'est pas un associé s'il ne partage que les risques et les pertes de l'entreprise.

Je demanderai alors: l'honorable député d'Edmonton ou tout autre membre de la Chambre veut-il appuyer cette transaction sur tous les autres points et dire seulement: Rendez les $40,000,000 d'actions à Mackenzie et Mann? Je ne crois pas quelqu'un voudra se lever et déclarer: Je suis en faveur de la transaction sur tous les autres points, mais rendez les actions, donnez votre garantie, mais surtout ne prenez pas ces actions ordinaires entièrement acquittées, nous consentons à ce que vous donniez la garantie, mais rendez à Mackenzie et Mann les $33,000,000 d'actions ordinaires. Je n'affirme que si vous pouviez persuader au Gouvernement d'agir ainsi, vous feriez battre deux cœurs à l'unisson, vous rendriez deux hommes bien heureux au Canada, si les $33,000,000 leur étaient restitués par un Gouvernement qui les refuse et les repousse, et ces deux hommes sont sir William Mackenzie et sir Donald Mann. Mais ni mon honorable ami ni personne n'ose venir déclarer au peuple qu'il approuve cette transaction au sujet de la garantie, mais qu'il ne veut pas mettre dans le trésor de l'Etat $40,000,000 d'actions ordinaires.

La législation des chemins de fer a été chez nous excessivement illusoire. J'admire l'entreprise du Pacifique-Canadien. Une des plus merveilleuses opérations dans l'histoire du monde a été le triomphe du chemin de fer Pacifique-Canadien, vers 1885, quand il a relié l'est à l'ouest et a rendu possible la Confédération. Ces hommes ont eu du courage. Mais supposons que le Gouvernement d'alors, en considération de ce qui a été fait pour le Pacifique-Canadien, ait dit: Nous prendrons 40 ou 50 millions de dollars en actions du Pacifique-Canadien, quel serait le résultat aujourd'hui? Supposez que le Grand-Tronc-Pacifique obtienne le grand succès que mon très honorable ami a prophétisé quand il a présenté son projet; supposez que se réalise la vision de son imagination dont il nous a entretenus en plus d'une occasion et supposez encore qu'il ait dit, au moment de l'adoption de la loi, que le trésor du Canada prendrait 25 millions de dollars en actions du Grand-Tronc-Pacifique, y aurait-il eu une faute commise si l'on avait agi ainsi? Je ne le crois pas. Permettez-moi de dire à mon très honorable ami d'Edmonton que malgré qu'il pense que ce soit mauvais pour le Gouvernement de devenir l'associé d'une compagnie de chemins de fer, le gouvernement fédéral est devenu dans un sens l'associé du Grand-Tronc-Pacifique et sur une base plus logique que d'être détenteur d'actions ordinaires, parce que s'il examine la convention avec le transcontinental national, il verra que le Gouvernement nomme un directeur du Grand-Tronc-Pacifique. Ai-je raison?

M. OLIVER: Oui.

M. WHITE: Et pourtant mon honorable ami se scandalise de ce que l'Etat soit associé avec les actionnaires de ces entreprises de chemin de fer, mais en même temps, il défend l'action du ministère dont il était un des membres, quand il a nommé un directeur de la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. Certes, nous avons démontré toute l'absurdité de l'argument relatif à l'association. Je déclare que le peuple ne voudrait jamais entendre dire que le Gouvernement a rendu ces actions de capital. Si l'entreprise réussit, les actions auraient de la valeur; si elle ne réussit pas, malgré l'aide que nous lui accordons, alors nous aurons couru le risque et nous devrons nous emparer du réseau. Si nous n'avions pas pris le capital et que l'entreprise ait réussi, les gens qui auraient tiré profit de notre action qui permettrait au Nord-Canadien de terminer sa ligne, n'auraient pas été les Canadiens—notre action n'aurait eu pour résultat que l'agrandissement de la fortune de Mackenzie et Mann, les détenteurs de $10,000,000 d'actions ordinaires dont le Gouvernement prend aujourd'hui $40,000,000 en leur laissant $60,000,000. Comme je l'ai dit, si notre crédit sauve la compagnie, alors Mackenzie et Mann ne devraient pas être seuls à en profiter, mais tout le Canada devrait avoir une part de tout ce qui reviendra aux actionnaires de cette grande entreprise.

Mon honorable ami (M. Carvell) était très inquiet au sujet des tarifs et il a dit: Il est certain, comme la nuit succède au jour, que si vous prenez ces $40,000,000 d'actions entièrement acquittées du Nord-Canadien, vous allez empêcher que les tarifs des marchandises soient diminués. Souvenez-vous qu'il est en face de deux situations: dans l'une nous prenons le capital, dans l'autre nous ne le prenons pas. Si nous ne le prenons pas, Mackenzie et Mann auront $100,000,000.

M. CARVELL: Non.

M. WHITE : Combien auront-ils?

M. CARVELL: Je leur donnerais dans cette convention $10,000,000 d'actions.

M. WHITE: Je ne croyais pas que mon honorable ami aurait été assez généreux pour leur donner $10,000,000 d'actions, mais il a été plus généreux envers le Grand-Tronc quand il lui a donné $25,000,000 en considération de sa garantie, je crains que mon honorable ami ne soit pas conséquent. Cet après-midi son argumentation tendait à dire: Si vous prenez ces actions vous êtes dans une position pire que si vous ne les preniez pas; si vous avez les $40,000,000 d'actions, le peuple aura davantage à souffrir des hauts tarifs que si vous ne les preniez pas. Mais si c'était la seule chose au monde qui s'oppose à la réduction du tarif, je comprendrais qu'un courageux premier ministre du Canada dise: Si nos $40,000,000 d'actions empêchent la réduction des tarifs, nous pouvons l'utiliser de plusieurs manières; nous pouvons, par exemple, les rendre pour les faire annuler, si nous le voulons. De sorte que mon honorable ami n'a pas besoin de s'inquiéter parce que le Gouvernement fédéral, en détenant ces $40,000,000 d'actions entièrement acquittées va imposer un fardeau au public. Et si cet évènement qu'il redoute ne se produit pas, alors le Gouvernement fédéral conservera ces $40,000,000 d'actions entièrement acquittées dans le Nord-Canadien et il recevra tous les bénéfices qui pourraient découler de cette propriété.

L'honorable député demande aussi: Qu'arrivera-t-il si Mackenzie et Mann reviennent encore? Mais les résolutions sont là et nos honorables adversaires peuvent les interpréter comme nous. Je sais les pouvoirs que nous avons, en vertu de ces résolutions, dans le cas d'insuccès, dans le cas de liquidation et dans le cas où la compagnie ne pourrait pas mener à bien son entreprise. Le Gouvernement pourrait entrer immédiatement en possession de tout le réseau dont on disposera comme le Parlement en décidera à la session suivante. Je dis que c'est la législation la plus progressive qui ait jamais été présentée au Parlement à propos des garanties ou de l'aide qu'on a pu accorder à une compagnie de chemin de fer.

Quand j'ai commencé, monsieur l'Orateur, j'ai dit que j'avais souffert d'un violent rhume de poitrine qui m'avait presque enlevé la faculté de la parole, mais mon honorable ami de Carleton semble m'avoir entraîné plus loin que mes forces et j'ai parlé plus longtemps que je n'en avais l'intention.

Cela fait voir les admirables ressources de la voix humaine, quand elle est employée à défendre une bonne cause, comme dans le cas présent. Je me rappelle que sir John A. Macdonald disait un jour qu'un discours parlementaire doit être comme une conversation animée. Dans les remarques que je viens de faire, j'ai été grave et enjoué, tour à tour.

Maintenant je reprends le ton sérieux, car cette question est une des plus importantes dont le Gouvernement et le Parlement aient eu à s'occuper. Nous nous en sommes rendus compte la première fois que nous avons eu à l'aborder. Pour ma part, je puis dire que je n'ai jamais examiné et étudié une question avec plus de soin que celle-ci et je puis en dire autant du premier ministre, car j'ai été témoin du mal qu'il s'est donné et des longues heures qu'il a consacrées à la préparation de ces résolutions. Nous avons eu à tenir compte d'une situation hypothétique et aussi des conditions actuelles. La critique est facile, mais il est difficile d'agir et le Gouvernement est tenu d'agir, quelles que soient les critiques que provoque sa conduite.

Je me suis efforcé de donner une idée de l'énorme importance de ce vaste réseau pour le pays; j'ai expliqué que cette compagnie comprend plus de trente compagnies auxiliaires; que 7,000 milles de voie sont construits et qu'il en reste 3,000 milles à construire; que de nombreuses entreprises industrielles sont intéressées au maintien de cette voie—les aciéries, les fabriques de wagons et de locomotives, et une foule d'autres, depuis Halifax jusqu'à Vancouver. Cette entreprise est intimement liée à notre vie nationale. Presque toutes les provinces ont garanti ses obligations et ont intérêt à la voir réussir. Le Gouvernement Canadien a garanti pour $58,000,000 d'obligations et le pouvoir fédéral et les législatures

provinciales ont donné plus de $20,000,000 en subventions.

Il n'était donc pas possible de mettre en liquidation un réseau aussi étendu, ayant des ramifications dans toutes les provinces, quand l'Ouest, comme le sait l'honorable député d'Edmonton, demande de nouveaux moyens de transport et un meilleur service.

Il ne s'agit pas de Mackenzie et Mann; il s'agit de l'intérêt public. Depuis des mois, la situation du Nord-Canadien inquiète les cercles financiers de Londres et cette inquiétude nuit à toutes les valeurs canadiennes et prive de capitaux de nombreuses entreprises qui en auraient besoin. Cette situation inquiétante s'est étendue comme un nuage sur notre vie industrielle, au moment où nous sortons de la terrible crise financière de l'an dernier.

Nous sortons à peine de la plus forte crise financière que j'ai connue, et j'espère que les affaires reprendront bientôt leur activité normale. Le plus tôt cette affaire du Nord-Canadien sera réglée, le mieux ce sera pour toutes les autres entreprises canadiennes. Je parle en ce moment, non seulement comme membre du Gouvernement, mais aussi comme citoyen du Canada, comme un homme qui aime son pays. Je n'ai aucun doute que la Chambre, avec son sens aiguisé des affaires, approuvera la proposition du Gouvernement comme la meilleure solution d'un problème difficile.

M. W. A. BUCHANAN (Medicine-Hat): Monsieur l'Orateur, j'éprouve quelque hésitation à succéder au ministre des Finances, mais j'ai suivi avec beaucoup d'intérêt ses longues explications concernant le côté financier de la question. Je m'attendais à ces explications, car il était naturel de supposer que, comme ministre des Finances, il était parfaitement au courant des arrangements financiers. Mais ce que j'aurais désiré entendre et ce que le pays aimerait à entendre ce sont des explications sur les ressources financières du Nord-Canadien, et les noms des capitalistes qui appuient l'entreprise, car cela est plus important dans le moment que tous les arrangements que le Gouvernement pourrait faire avec la compagnie.

Le ministre des Finances dit que cette question du Nord-Canadien lui a été léguée par le Gouvernement précédent. Je suppose que lorsqu'il s'est séparé du parti libéral, il était bien aise d'accepter sa succession et d'hériter de tout ce que ce parti pouvait lui laisser. Mais je ne sache pas que pendant qu'il appartenait au parti libéral il ait jamais conseillé à ces amis de faire à l'égard du Nord-Canadien autre chose que ce qu'ils ont fait.

Cependant, il prétend aujourd'hui que c'est le parti libéral qui est responsable de la construction de ce nouveau Transcontinental. Les choses sont bien changés depuis quatre ans. Quand le parti libéral était au pouvoir, le pays progressait rapidement et quand $35,000,000 furent donnés à Mackenzie et Mann, on nous avait donné l'assurance que cette somme suffirait pour achever le réseau sans autre secours. Depuis, le parti conservateur a été appelé aux affaires et tous les ans le Nord-Canadien a demandé une aide qui lui a été accordée.

Le pays a traversé une crise financière, comme l'a expliqué le ministre, et il a ajouté que nous en sortons à peine. J'habite l'ouest du Canada et rien ne me fait voir que la crise de 1913 soit passée. Elle me paraît aussi aiguë aujourd'hui que l'an dernier et je constate que le Gouvernement ne fait rien pour améliorer la situation et la rendre meilleure qu'ils y a un an ou deux. Le Gouvernement fait preuve d'un grand manque de sagesse en persistant à appliquer dans l'Ouest une politique qui a nui, plus ou moins, aux affaires. La stagnation des affaires est une des raisons qui empêchent les compagnies de chemins de fer de réaliser des profits et de construire de nouvelles lignes; c'est aussi ce qui empêche Mackenzie et Mann de poursuivre les travaux sur le Nord-Canadien.

Le ministre des Finances et le Gouvernement se trouvent dans une situation qu'ils ont eux-mêmes créée. Si quelqu'un a droit à des éloges dans cette affaire, je considère que se sont les honorable députés de Calgary et de Kingston qui ont provoqué une révolte contre le Gouvernement et lui ont fait savoir que le pays exige de recevoir quelque chose en échange, si de l'aide doit être accordée à cette compagnie. Sans ce mouvement de révolte, de la part de quelques députés ministériels, nous n'aurions pas eu d'arrangement comme celui qui nous est soumis, bien que ce dernier ne soit pas du goût d'un certain nombre de députés conservateurs et de la grande majorité des électeurs de ce pays.

Quoi qu'il en soit, je n'ai aucun doute que c'est l'opposition que le Gouvernement a rencontrée parmi ses propres partisans qui l'ont forcé à faire un arrangement avec le Nord-Canadien, bien que cet arrangement ne soit pas de nature à assurer au pays tout

ce qu'il était en droit d'attendre de cette entreprise.

Avant d'aller plus loin, je tiens à féliciter l'honorable député de Calgary, vu qu'il habite une partie du pays où le besoin de chemins de fer se fait vivement sentir et où le public a déjà fait de grands sacrifices pour en obtenir. Je n'ai aucun doute que l'attitude prise par mon honorable ami sera approuvée par toute la population de l'Ouest.

Le ministre des Finances se vante d'avoir formé une association entre la compagnie et le Gouvernement, comme si c'était une chose dont on peut être fier. Le pays ne croira pas qu'il y ait lieu de se féliciter d'une association avec Mackenzie et Mann ou avec le Nord-Canadien, surtout quand le pays n'est appelé à jouer qu'un rôle secondaire dans l'association, puisqu'il ne possédera pas la majorité des actions. C'est surtout ce que je reproche à cette association. Je préférerais voir le pays associé au Grand-Tronc qui est une ancienne compagnie respectable, établie dans le pays depuis de longues années, et qui rend de grands services au public. Si j'avais à donner mon opinion sur le Nord-Canadien, sur la manière dont ses finances sont administrées, sur la manière dont cette compagnie traite le public, le langage dont je me servirais ne serait peut-être pas parlementaire.

L'honorable député de Thunder-Bay (M. Carrick) a comparé l'honorable député de Calgary à un broncho indompté. Ce cheval sauvage a la spécialité de désarçonner son cavalier, et je ne serais pas surpris si l'attitude prise par mon honorable ami et l'honorable député de Kingston avait pour résultat de désarçonner le Gouvernement. Je me propose d'exposer ma manière de voir sur cette question aussi brièvement que possible, mais avant de commencer, je tiens à relever cette assertion du ministre des Finances que le Nord-Canadien est incapable d'attendre six mois. Je suis convaincu que si le Parlement avait été réuni l'automne dernier, et que si la même demande avait été faite, elle aurait été considérée comme urgente et indispensable.

Il est certain que cette demande a été faite il y a six mois, que le Nord-Canadien vit encore et qu'il continue son même travail de construction, tout en augmentant la dette par tout le pays. Je crois que la population du Canada est prête à accepter un délai de six mois, si cela lui permet de mieux se renseigner sur l'état des finances du Nord-Canadien et sur la situation financière des hommes qui poussent cette entreprise. Ces derniers prétendent qu'ils sont presque en faillite et le Gouvernement se joint à eux, en qualité de deuxième associé, et leur prête son crédit jusqu'à concurrence de $45,000,000 et il accepte $40,000,000 d'actions d'une compagnie sous la haute main exclusive de trois hommes qui sont, pourrais-je dire, du type de Get-rich-quick Wallingford. Comme citoyen, comme habitant de l'Ouest canadien, je m'oppose à ce que le Canada se lie, à titre de deuxième associé, à des hommes pareils. Voici mon sentiment: s'il nous faut aider ce chemin de fer et si nous devons voter d'autre argent en vue du parachèvement du réseau du Nord-Canadien, la meilleure manière de sortir d'embarras est d'exercer la haute main sur le capital-actions ou de parachever la construction du réseau pour le compte de l'Etat. L'honorable député de Kingston nous a rappelé, dans son discours de l'autre soir, la politique prônée, en 1904, par le chef de l'opposition d'alors, aujourd'hui, le chef du Gouvernement, lorsqu'il s'est prononcé en faveur de la possession par l'Etat de tous les chemins de fer du pays. Il déclarait que cette politique était opportune et, aujourd'hui, lorsque l'occasion s'offre à lui d'appliquer la politique en laquelle il croyait alors, il lie le peuple du Canada, à titre de deuxième associé, à la compagnie du Nord-Canadien, alors qu'il pouvait tout aussi bien demander, au nom du peuple de ce pays, la direction et la propriété de cette voie ferrée. Cette promesse ressemble grandement aux autres engagements que le chef de ce Gouvernement a pris; c'est une promesse qu'il a faite aux électeurs et qu'il n'est pas prêt à accomplir, maintenant que le parti qu'il dirige est à la tête des affaires de ce pays.

Je dis que si ce pays doit être l'associé de la compagnie qui détient ce chemin de fer, ce doit être en qualité de premier associé; s'il n'est que le deuxième associé, il vaut mieux pour l'Etat ne pas être associé du tout.

Je tiens à faire certaines observations sur ce qui, à mon sens, représente l'opinion que le public se forme des hommes qui exploitent ce chemin de fer particulier et je crois que les membres de la droite comprennent ce sentiment. La population du Canada estime que les hommes qui ont la haute main sur le chemin de fer du Nord-Canadien ont fait d'immenses fortunes; qu'individuellement, ils sont dans une situation financière très puissante et qu'ils désirent ardemment posséder exclusivement une voie ferrée transcontinentale. Le peuple du Canada croit que ces hommes devraient faire servir leurs fortunes personnelles à la réalisation de leur ambition.

Le Gouvernement n'a pas établi, à la satisfaction d'aucun membre de cette Chambre, que ceux qui exploitent le chemin de fer du Nord-Canadien ont tenté le moindre effort pour sacrifier les intérêts qu'ils ont dans des compagnies importantes, à un effort destiné à sauver ce chemin de fer. Tout ce qu'ils ont fait, a été de se servir de leur influence sur le Gouvernement dans l'idée d'induire ce dernier à prendre telle attitude qui les sauvait eux-mêmes et qui leur assurât la haute main sur le capital-actions de la compagnie. MM. Mackenzie et Mann et leurs associés dans le Nord-Canadien possèdent d'immenses intérêts dans ce pays, en dehors du Nord-Canadien.

Nous savons qu'ils ont la haute main sur les tramways des villes de Toronto et de Winnipeg. Ils ont voix prépondérante, par suite des capitaux qu'ils y ont engagés dans l'administration des mines considérables qu'on exploite sur la rive nord du lac Supérieur. Ils sont intéressés dans les pêcheries et dans l'exploitation des limites à bois de la Colombie-Anglaise. En propre, ils possèdent des immeubles considérables.

Ils sont intéressés dans des entreprises considérables, au Mexique, au Brésil. La conclusion à laquelle le peuple du Canada en arrive, c'est que ces hommes doivent se débarrasser de leurs autres intérêts et disposer de leurs autres entreprises. S'ils tiennet à conserver la propriété du chemin de fer du Nord-Canadien, s'ils desirent sauver celui-ci de la banqueroute, qu'ils consacrent à la réalisation de leur vœu les intérêts financiers qu'ils possèdent dans d'autres compagnies du Canada et par tout le nord et le sud du continent américain. Voilà mon avis, et je crois que ce dernier est partagé par toute la population de ce pays. On aurait dû exercer une pression pour les forcer de consacrer toute leur fortune personnelle à sauver ce chemin de fer, s'ils voulaient continuer à en avoir la haute direction, et au cas où ils refuseraient d'agir ainsi et si le Canada devait leur accorder une aide quelconque, que ce don contînt l'obligation pour Mackenzie et Mann d'abandonner la possession et l'exploitation de ce chemin de fer. Voilà l'attitude que je prends et que je désire exposer à la Chambre, car je crois que c'est une attitude qui représente les vues de la majorité des habitants de l'Ouest canadien, au moins.

Un des détails de la convention que le Gouvernement se propose de conclure avec la Nord-Canadien, détail qui est de nature à désappointer grandement la population du Canada occidental, c'est le fait qu'aucune disposition n'est arrêtée pour la construction de la moindre ligne secondaire. Ce qu'il nous faut dans l'Ouest, ce sont des lignes d'embranchement, et, à mon sens, si l'intention était d'avoir un troisième transcontinental, dans cette région, le Nord-Canadien aurait pu retarder de quelques années la construction de cette partie du réseau qui se rend par les montagnes Rocheuses, jusqu'à Vancouver. Si l'on avait tenu à la construction de lignes secondaires dans l'ouest du Canada, et si l'on avait consacré à cette fin l'argent prelevé pour la construction de cette partie du Transcontinental, cela eut mieux valu pour le pays et aurait représenté un développement plus marqué pour cette région et probablement accentué la prospérité du Canada occidental.

Mackenzie et Mann auraient pu attendre jusqu'à ce qu'ils eussent développé leur réseau de lignes d'embranchement alimenté par les lignes déjà construites et, dans ce cas, vu qu'ils avaient rendu avantageuse cette partie du réseau, ils auraient pu terminer la ligne principale jusqu'au littoral du Pacifique, avec leurs propres ressources et, en vérité, sans l'aide de l'Etat.

J'ai eu l'occasion, dans cette Chambre même de signaler le système que le Nord-Canadien observe à l'endroit des lignes secondaires projetées dans le Canada occidental.

J'ai raconté à la Chambre les difficultés qu'ont eues à surmonter les colons de cette partie du pays à cause des promesses faimême, de signaler le système que le Nord-Canadien de construire des lignes secondaires et de la négligence par cette compagnie de remplir ses engagements. Celui qui est à la tête du Nord-Canadien est le plus grand faiseur de promesses de tout le pays, mais je ne connais, dans tout le Canada, personne qui néglige autant que sir William Mackenzie de remplir les engagements qu'il a contractés. On nous sollicite d'adopter le projet en discussion. Le Parlement est le maître et ces hommes s'adressent à nous et nous supplient, à deux genoux, de faire certaines choses. Ils nous disent ensuite ce qu'ils feront en retour. Je parle présentement de la construction des lignes secondaires. L'an dernier, j'ai eu l'occasion de rencontrer celui qui est la tête du Nord-Canadien et de lui parler de la construction d'un embranchement promis depuis un certain nombre d'années, dans une région habitée par une population qui était venue s'y établir en

vue de cultiver des terres qui se trouvaient à 50, 60 et 70 milles d'un chemin de fer. Je me rendis auprès de cet homme et je lui représentai instamment la nécessité de prendre des mesures en vue de la construction de cette voie ferrée. La raison qu'il me donna, c'est qu'il n'avait pas l'argent nécessaire; qu'il essayait de se le procurer—me disant, en réalité, que si j'appuyais la proposition en discussion, on ferait quelque chose pour cette ligne particulière. Voilà comment on pourrait interpréter sa réponse.

Je constate que Mackenzie et Mann ont eu l'argent et qu'ils n'ont rien fait en vue de la construction de cet embranchement. Ce que la population de cette partie du pays que je représente veut savoir du Gouvernement, c'est ceci: Avec ces $45,000,000, ces gens ont-ils l'intention de faire quelque chose en vue de la construction des lignes secondaires qui sont absolument urgentes et qu'on a promises depuis quelques années? C'est l'attitude que je prends sur cette question particulière et qui revêt une importance vitale pour la population de l'Alberta méridional. La direction du Nord-Canadien désirait grandement se rendre à nos désirs, lorsque nous étions à Ottawa. Mais je tiens à signaler l'attitude prise par cet homme, lorsque nous sommes loin d'Ottawa. Des requêtes en nombre incalculable signées par des centaines et des centaines d'habitants de la région intéressée m'ont été adressées. Je les ai renvoyées à la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien. Il m'est arrivé d'assister, en juillet dernier, à une fête organisée à un endroit qui se trouve à 70 milles environ de toute voie ferrée. Douze cents personnes, au moins, étaient présentes à la démonstration dont je parle, et je crois ne pas me tromper si je dis que les neuf-dixième des personnes présentes demeuraient à 50 milles d'un chemin de fer. Ces gens habitaient une région que devait traverser un embranchement du Nord-Canadien, promis d'une année à l'autre.

J'ai fait prendre une photographie de ce groupe et je l'ai envoyée à sir William Mackenzie, avec une lettre disant que ces personnes étaient rassemblées dans une partie de la région qui traversait la ligne secondaire du Nord-Canadien qui devait s'étendre de Lethbridge à Maryfield et qui accommoderait 1,200 habitants dont la plus grande majorité demeurait à 50 milles d'une voie ferrée. J'étais absent d'Ottawa, à ce temps-là, et je n'ai pas encore reçu accusé de réception ni de la photographie ni des requêtes. Je rappelle le fait à seule fin de faire voir que les directeurs du Nord-Canadien ne font pas preuve de zèle pour favoriser la population de l'ouest du Canada. Le grand souci qu'ils montrent, c'est de terminer un chemin de fer transcontinental qui assurera de la distinction à MM. Mackenzie et Mann. Je dis que si l'on avait abandonné l'idée d'achever un chemin de fer transcontinental et que si l'on avait employé l'argent destiné à cette fin à la construction de lignes secondaires dans l'Alberta et la Saskatchewan, cela aurait infiniment mieux valu pour le Canada que cette proposition dont rien n'établit l'urgence.

On nous a dit que cette convention permettra de terminer certains embranchements; à mon avis et à celui des autres députés qui ont combattu ce projet, on aura besoin d'à peu près tout cet argent-là pour terminer la ligne transcontinentale; et je dois rappeler à ce propos qu'à l'époque où le Nord-Canadien construisit la partie de sa ligne comprise entre l'Alberta et le littoral du Pacifique, la construction d'embranchements dans les provinces de l'Ouest s'est très sensiblement ralentie. Si l'on fait servir tout cet argent, ce à quoi on sera vraisemblablement obligé, à l'achèvement du Transcontinental, on n'entreprendra, je le répète, la construction que de bien rares embranchements dans l'Ouest.

D'ici à ce que la valeur du canal de Panama ait été démontrée, les voies d'acheminement vers l'Ouest ne seront guères utiles à la population de l'Ouest. Je crois qu'elles finiront par gagner de l'importance et qu'elles seront de la plus grande utilité aux cultivateurs de l'Alberta; mais pour le présent, c'est dans l'Est que se trouve notre débouché, et si le Nord-Canadien s'était borné à l'établissement, dans les provinces de l'Ouest, de lignes tributaires de sa voie principale, et à effectuer le transport du grain jusqu'à la tête de la navigation sur les lacs, il eût répondu aux besoins pressants de la population de l'Ouest canadien. Ainsi que l'a fait observer l'honorable député de Kingston (M. Nickle), le Nord-Canadien n'était, à ses débuts, qu'un simple chemin de colonisation; si les propriétaires ne s'étaient pas écartés de cet objet, ils eussent servi l'intérêt de la population de l'Ouest beaucoup plus utilement qu'ils n'ont fait depuis quelques années en s'employant avec toute leur énergie à la réalisation du projet ambitieux d'établir un nouveau transcontinental.

Je voudrais, avant la clôture du présent débat, pénétrer le Gouvernement de la né-

cessité d'insérer dans la convention une stipulation donnant l'assurance qu'une certaine partie de cet argent sera immédiatement consacré à l'achèvement des embranchements déjà en voie de construction et à l'établissement d'embranchements nouveaux dans les régions bien peuplées de l'Ouest où ils sont absolument indispensables. S'il ne fait pas cela, ce sera une nouvelle preuve que la ligne transcontinentale devra absorber tout l'argent, que la construction d'embranchements et le développement de l'Ouest seront retardés. Le mécontentement qui existe déjà n'en deviendra que plus profond, car rien n'est plus propre à mécontenter les colons que le manque de moyens de transport. Ne pas donner aux colons les embranchements qu'on leur a promis, c'est le moyen le plus sûr de leur faire perdre confiance dans le Canada et les compagnies de transport, le moyen le plus sûr de faire perdre au pays de précieux éléments de population. Puisque l'on dira que cette convention est faite dans l'intérêt de l'Ouest et que c'est ce que prétendront certains députés ministériels de l'Est, je leur dis que s'ils tiennent à venir en aide à la population de l'Ouest, ils peuvent le faire beaucoup mieux qu'en autorisant une garantie d'obligations jusqu'à concurrence de $45,000,000 que Mackenzie et Mann feront servir à l'achèvement de leur transcontinental.

Je disais en commençant que j'aimerais que le Nord-Canadien relevât du Gouvernement ou qu'il appartînt absolument à l'Etat. Depuis que la Chambre est saisie de cette question, j'ai reçu de mes commettants des pétitions qui semblent indiquer qu'ils sont en faveur de la nationalisation de ce réseau. Il est bien certain que c'est aux dépens du public que l'on a pu presque entièrement reconstruire le Nord-Canadien, et que sans l'aide du pays, la construction de ce chemin de fer ne serait pas aussi avancée. A quoi bon y venir encore en aide si l'Etat ne doit pas se réserver la haute main sur l'entreprise soit en se faisant attribuer la majorité des actions, soit en faisant l'acquisition du réseau?

Nous nous sommes montrés généreux à l'égard du Nord-Canadien; nous lui avons octroyé des subventions en argent et en terres, nous lui avons prêté notre garantie, et après avoir déclaré qu'elle n'aurait plus besoin d'aide, la compagnie revient encore nous demander $45,000,000 pour terminer son entreprise. Rien ne nous dit qu'elle n'exigera pas encore davantage l'an prochain ou dans deux ans. Pourquoi ne pas trancher la question en s'assurant dès maintenant la haute main sur l'entreprise? C'est ma manière de voir et je crois que c'est aussi celle de mes commettants.

De même que l'honorable représentant de Calgary (M. Bennett) et certains de mes honorables collègues qui ont pris part au débat, je considère qu'une commission devrait être chargée de s'enquérir de la situation financière du Nord-Canadien et de ses propriétaires. Le peuple tient à savoir au juste où nous en sommes dans nos relations avec le Nord-Canadien, il tient à connaître la situation véritable de ce réseau et à savoir si ceux qui l'ont construit y ont gagné une fortune. On s'est plus, en certains quartiers, à vanter la bienveillance et la libéralité de Mackenzie et Mann, et à rappeler qu'ils n'ont presque rien gagné à la construction de ce chemin de fer, qu'ils se sont enrichis dans d'autres entreprises. Je crois que le commencement de leur fortune date du jour où ils se sont mis à construire des voies ferrées, et que ce n'est que depuis ce temps-là qu'ils ont pu accroître leur richesse en faisant des placements dans d'autres entreprises. Nombreux sont ceux qui persistent à penser, en dépit des dénégations qu'on leur oppose, qu'une très grande partie de l'aide que le Gouvernement fédéral et les provinces ont accordée au Nord-Canadien a servi à d'autres entreprises étrangères à celle-là.

Ceci, on l'a nié, mais seule une enquête sur la situation financière du réseau et de ses propriétaires pourrait faire voir si c'est à tort ou à raison que l'on pense ainsi, si l'on a fait servir à la construction de ce transcontinental et de ses embranchements toutes les sommes octroyées à cette fin par le Gouvernement fédéral et par les provinces.

Je le répète, la population de l'Ouest a besoin de grandes lignes et d'embranchements de chemins de fer, mais comme elle professe des principes assez larges, elle ne tient pas à ce que le Gouvernement fédéral se lie par quelque engagement susceptible de tourner au détriment du pays. Tel me paraît être le sentiment de mes commettants, et ceux d'entre eux que j'ai eu l'occasion de voir pendant les vacances parlementaires trouvent fort mauvais que l'on ait, à la dernière session, fait un cadeau de $15,000,000 au Nord-Canadien. Si la loi de l'an dernier est impopulaire dans une partie du pays où l'on a besoin de voies ferrées, la présente convention le sera bien davantage, puisqu'elle tend à placer le pays au second rang dans son association avec des hommes en qui les gens ont une confiance assez douteuse. C'est pourquoi je considère

qu'à moins de s'assurer la haute main sur cette entreprise ou de l'acquérir pour le compte de l'Etat, il serait contraire à l'intérêt bien entendu du pays d'accorder mon appui à la convention que comporte le projet de résolution actuellement à l'étude.

M. F. F. PARDEE (Lambton-ouest): Je ne me propose pas d'insister particulièrement à cette heure sur les données qui ont déjà été si fréquemment citées par les orateurs de l'un et de l'autre côtés de la Chambre. J'approuve la façon dont on fait connaître à la Chambre les conditions de ce marché en les insérant dans le projet de résolution qui nous occupe en ce moment. Ce qui m'a profondément étonné, c'est que l'honorable député de Toronto-centre (M. Bristol) ait presque exclusivement fait porter ses observations sur la plus grande somme d'égards que l'on devrait témoigner à Mackenzie et Mann. Il va sans dire que là-dessus mon sentiment diffère essentiellement du sien. Je trouve que depuis de bien longues années, depuis les débuts du Nord-Canadien, le Parlement fédéral, les législatures provinciales, les municipalités et les conseils de townships du Canada n'ont jamais cessé de témoigner des égards à Mackenzie et Mann. Le Nord-Canadien est pour ainsi dire un gros poupon que l'on n'aurait jamais cessé de gâter et de dorloter. Par conséquent, quand un député vient nous demander de faire bon accueil au présent projet, parce que Mackenzie et Mann ont droit à certains égards, je dis que c'est là un argument dépourvu de toute valeur, puisque tous les égards que l'on puisse avoir pour des êtres humains, on les a témoignés à Mackenzie et Mann dans le but de les aider à mener à bonne fin une entreprise dans laquelle ils n'ont jamais placé un seul sou leur appartenant en propre.

La seule question que la Chambre ait à examiner est celle de savoir si le marché est bon ou mauvais. Le ministre des Finances peut, tout à son aise, si cela lui fait plaisir, fendre des cheveux en quatre sur la question d'association; je ne lui chercherai pas querelle pour cela. Cependant, il n'est point d'association qui se soit formée en vue de la réalisation de bénéfices; or, d'après les renseignements que l'on a fournis à la Chambre, on ne saurait guère dire qu'il s'agit ici d'une véritable association, puisqu'il n'est pas une seule des ramifications du Nord-Canadien dont l'exploitation accuse des bénéfices. Mais il y a association en ce sens que les deux propriétaires de cette entreprise gigantesque et de ces diverses ramifications s'adressent aujourd'hui à la Chambre et—ainsi que l'ont si bien fait voir les honorables représentants de Calgary et de Kingston, de même que certains membres de la gauche—levant les bras vers le ciel en signe de détresse, la supplient de leur venir en aide, sinon c'en sera fait d'eux. Le Gouvernement s'associe donc avec deux personnes qui se trouvent absolument aux abois. Le Gouvernement, c'est le richard qui se porte aujourd'hui au secours du Nord-Canadien; plus il fournira d'argent à ce chemin de fer, plus il se verra obligé de lui en fournir encore pour éviter un dénoûment fatal. Voilà le court et le long de toute l'affaire. Les promesses et les engagements de ces deux hommes, qu'ont-ils valu jusqu'à présent?

Si je ne me trompe pas, le ministre des Finances était l'année dernière dans la même position qu'il est ce soir, et qu'a-t-il dit: Mackenzie et Mann demandent $15,000,000 en argent; donnons leur cette somme et le chemin sera achevé. Ces paroles étaient à peine sorties de sa bouche, que MM. Mackenzie et Mann reviennent, et cette fois-ci ils ne nous demandent pas seulement $15,000,000, mais trois fois cette somme. Ils disent encore que le réseau sera achevé. Pour ma part, je ne crois pas que ces $45,000,000 suffiront pour l'achever, et je donnerai des chiffres à l'appui de ma prétention; et si ces $45,000,000 ne suffisent pas pour terminer le réseau nous aurons le même spectacle l'année prochaine. MM. Mackenzie et Mann reviendront devant le Parlement avec la même vieille histoire, on mettra devant la Chambre les mêmes états et renseignements, et on aura les mêmes difficultés qu'aujourd'hui a obtenir des renseignements.

Ah! ce beau Gouvernement, ce Gouvernement clairvoyant, ce Gouvernement habile, composé d'hommes de talent, y compris le solliciteur général, a fait un marché avec ces deux hommes. Le solliciteur général y a pris une très grande part, et beaucoup de sages dans le pays se demandent comment une telle tête peut contenir autant de connaissances. L'argument du ministre des Finances, et le seul sur lequel il paraît faire reposer toute sa cause, est qu'il ne faut pas séquestrer le réseau. Personne ne demande cela. La chose n'est pas nécessaire. Nous demandons seulement d'avoir la haute main sur les actions du Nord-Canadien, nous demandons que toutes les compagnies auxiliaires deviennent la propriété du Gouvernement, que le Gouvernement

nomme la majorité des directeurs, qui soient des administrateurs de chemins de fer et non pas des entrepreneurs, et que les fonds soient employés sous leur direction. Il n'y a pas besoin de séquestre. Personne ne désire voir le Canadian-Northern placé dans cette situation; je ne veux pas la faillite de ce réseau, mais je veux qu'il soit administré comme un chemin de fer doit l'être, au lieu que l'argent soit gaspillé ici et partout, et peut être consacré à des fins entièrement étrangères au chemin de fer lui-même.

Le Gouvernement dit qu'il aura des actions et des gages sur ces actions comme garantie, et qu'il ne peut rien perdre. Quelle est la valeur des actions qui ont été offertes au Gouvernement comme garantie? Quelqu'un le sait-il? Nous n'avons de garanties que sur un chemin de fer, celui de Brockville, sur lequel nous avons une première hypothèque. Je défie Mackenzie et Mann de venir dire dans cette Chambre combien d'hypothèques et de dettes il y a sur le reste des actions qu'il nous offrent. Je ne crois pas qu'ils le sachent eux-mêmes, car je ne croit pas qu'ils aient un bon système de tenue de livres. Mackenzie et Mann nous ont dit l'année dernière que $15,000,000 suffiraient pour achever les travaux, et ils nous disent cette année qu'avec $45,000,000 ils le termineront, c'est là, à mon avis, la meilleure preuve que Mackenzie et Mann ne savent pas eux-mêmes où ils en sont. Toute cette proposition du Gouvernement repose sur leurs seules affirmations. Le Gouvernement dit qu'il y a un contrat, mais ce contrat a été préparé par les avocats les plus habiles de Toronto, qui y ont mis des conditions que l'on aurait jamais dû accepter. Mackenzie et Mann donnent des actions dont personne ne connaît la valeur, et nous leur donnons $45,000,000 pris dans le coffre public. Combien le pays en a-t-il déjà fourni au Nord-Canadien?

	Terres. Acres.	Argent.	Garanties.
Ontario	2,000,000	$ 1,825,000	$ 7,860,000
Québec		3,526,000	
Manitoba		641,000	24,408,000
Saskatchewan			8,258,000
Alberta			8,719,000
Colombie-Anglaise			33,175,000
Gouvernement du Dominion	4,000,000	28,354,000	104,746,000

Le Nord-Canadien a obtenu du Canada depuis le commencement de sa construction $337,100,000, à part les $70,000,000 qu'il a obtenus des municipalités rurales. A-t-il besoin qu'on lui en donne encore? Tout cela montre que si Mackenzie et Mann s'étaient montrés bons administrateurs de chemins de fer dans leur gestion et non pas des entrepreneurs, le réseau serait aujourd'hui achevé et bien achevé, et le pays aurait reçu la valeur de l'argent qu'il a donné. Si l'on parcourt la liste des garanties qui seront données comme gage au Gouvernement, il serait raisonnable que le Canadian-Northern, venant nous demander notre aide, comme il le fait, donnerait des hypothèques au Gouvernement sur tous ses biens. Je ne parle pas des biens personnels, mais je voudrais savoir pourquoi, lorsque l'on examine la liste de l'actif offert contenu dans la première partie de la deuxième annexe, que le chemin de fer de Toronto à Niagara et à Sainte-Catherine, un chemin de fer qui donne des bénéfices, que le chemin de fer Niagara and Western, encore un chemin de fer qui donne des revenus, et que la compagnie de chemin de fer de charbon d'Inverness, qui possède une mine de charbon profitable, sont laissés de côté.

Pourquoi le Gouvernement renonce-t-il à cette garantie et accepte-t-il celle du Halifax and Southwestern, qui n'a jamais donné de bénéfices et pour lequel le Gouvernement paie un intérêt annuel de $190,000? S'il faut absolument faire un arrangement, pourquoi ne pas le faire honnêtement au lieu de permetre à Mackenzie et Mann de de dire: Nous vous donnerons telles et telles garanties, mais nous nous donnerons bien garde de vous livrer celles que nous tenons à conserver? On permet aux emprunteurs de désigner eux-mêmes les garanties qu'ils donneront à ce Gouvernement d'hommes d'affaires. Pourquoi n'exige-t-on pas que les autres propriétés soient aussi hypothéquées en notre faveur? D'ailleurs, le Gouvernement sait-il au juste ce que Mackenzie et Mann possèdent et ce qu'ils peuvent donner en garantie? Je crois plutôt que ces deux entrepreneurs sont venus dire au Gouvernement: Prenez ceci en garantie et donnez-nous l'argent. Les conditions qu'ils ont posées ont été acceptées.

Nous avançons l'argent et nous prenons les garanties que Mackenzie et Mann veulent bien nous donner. Mais cet argent ne suffirait pas pour achever le réseau. En consentant à ce nouveau secours, nous prenons pour ainsi dire à notre compte la dette entière du Nord-Canadien, qui est de $312,000,000. Nous sommes obligés de supporter

l'entreprise pour empêcher que l'argent du peuple ne soit perdu. Puisqu'il en est ainsi, nous devrions confier l'exploitation du réseau à une commission pour tâcher d'en retirer des profits au moyen d'une bonne administration, chose que Mackenzie et Mann n'ont jamais su faire. Il nous faudra nécessairement prendre possession du réseau et l'administrer à notre profit, si nous ne voulons pas tout perdre. Quand on songe que les sommes déjà avancées et celles que l'on se propose d'avancer représentent une dette de $26 pour chaque homme, femme et enfant de ce pays, et que nous recevons en échange, $5 par tête, représentés par des actions sans valeur, on comprend dans quel guêpier le Gouvernement s'est mis.

On dit que cette somme de $45,000,000 suffira à achever le réseau. Si on consulte la page 42 du Livre bleu qui a été publié, on voit que la dette courante de la compagnie est de $10,408,000; qu'il est dû $21,262,000 aux entrepreneurs; que les travaux qui restent à faire coûteront $41,905,000; qu'il est dû $20,703,000 aux banques. Autrement dit, pour terminer les travaux, Mackenzie et Mann auront absolument besoin de $94,279,000. Si le ministre des Finances qui se croit si habile mathématicien réussit à me démontrer qu'il est possible de payer $94,000,000 avec $45,000,000, je m'inclinerai devant lui, comme il s'est incliné devant le solliciteur général. Les chiffres sont là; il est impossible d'en sortir. Il faudra $94,279,000 pour achever le Nord-Canadien, et cependant, Mackenzie et Mann le disent au Gouvernement et le Gouvernement veut faire croire au pays que $45,000,000 suffiront. Ce sont simplement des paroles en l'air. Le Gouvernement sait et Mackenzie et Mann savent encore mieux, que cette somme de $45,000,000 est un nouvel os à ronger, jeté à ces entrepreneurs; que le crédit du pays est de plus en plus engagé et que, tôt ou tard, nous devrons nous emparer du réseau et l'exploiter nous-mêmes, pour ne pas perdre tous les capitaux engagés.

Le Gouvernement prétend que $40,000 d'actions et le droit de prendre le réseau si la compagnie manque à ses engagements, valent mieux que $51,000,000 d'actions. La compagnie ne pourra pas être mise en faillite avant trois ans, puisque le Gouvernement garantit le paiement des intérêts pendans cette période et, dans ces trois années, Mackenzie et Mann auront peut-être endetté la compagnie davantage et dépensé les $45,000,000. Pourquoi le Gouvernement ne prend-il pas possession du réseau dès aujourd'hui et ne s'assure-t-il pas de la majorité dans le bureau de direction, pour avoir la haute main dans l'administration de l'entreprise? S'il faut en venir là, pourquoi ne pas agir immédiatement, au lieu de continuer à donner de l'argent à Mackenzie et Mann tous les ans. On ne gagnera rien à procéder par bribes dans cette affaire. Le ministre des Finances et le solliciteur général ne trouveront jamais le moyen de combler un déficit de $90,000,000 avec une somme de $45,000,000 et, par conséquent, on ne pourra jamais achever le réseau avec l'argent que l'on propose de donner aujourd'hui.

Je répète que l'Etat devrait posséder la majorité des actions et devrait exploiter lui-même le réseau. C'est un fait bien connu que Mackenzie et Mann n'entendent rien à l'administration d'un chemin de fer, et, d'ailleurs, ils l'avouent eux-mêmes.

Ils ne sont que des entrepreneurs dans le sens propre du mot, et l'administration d'un chemin de fer n'est pas du tout de leur ressort. J'affirme, monsieur l'Orateur, que le Gouvernement manque de bonne foi en permettant à des gens, qui n'ont pas placé un seul dollar de leur avoir dans l'entreprise, d'en conserver la direction, et qu'en autorisant l'existence d'un pareil état de choses il ne prend pas l'intérêt du peuple. On nous a parlé, ce soir, des prêts qui ont été faits, dans le passé, pour venir en aide au Pacifique-Canadien, et le ministre des Finances nous a fait part de son admiration à l'égard de ceux qui ont bâti ce chemin de fer. Tous également admirent leur énergique audace, mais il ne faut pas perdre de vue que les promoteurs du Pacifique ont montré d'abord au pays la confiance qu'ils avaient eux-mêmes dans le succès, en engageant leurs propres biens tout entier dans l'entreprise, et qu'ils ont joué leur va-tout pour la réussitede ce chemin de fer. Mais, au contraire, Mackenzie et Mann ont bien soin de ne pas risquer un seul dollar de leur fortune personnelle, et dans la convention intervenue avec le Gouvernement on s'est empressé de les mettre à l'abri personnellement.

Comme conclusion, monsieur l'Orateur, je prétends que l'entente intervenue n'avait pas pour objet de protéger les intérêts du peuple canadien. Je suis pleinement d'accord avec l'honorable député de Calgary (M. R. B. Bennett), avec l'honorable député de Kingston (M. Nickle) et avec les orateurs de la gauche: ces gens sont dans une situation tellement inextricable que je doute

fort qu'ils sachent eux-mêmes comment en sortir. Je soutiens qu'en s'adressant à la Chambre ils s'avancent à l'aveuglette; ils demandent $45,000,000, sachant d'avance que cette somme leur sera donnée et qu'ils n'auront qu'à revenir en chercher une autre —car le montant déjà engagé devra être sauvegardé. C'est là ma conviction et j'ajoute, avec toute l'énergie dont je suis capable, que cette convention est mauvaise entièrement.

J'estime que, probablement, Mackenzie et Mann reçoivent un avantage en échange de rien du tout. Je le répète de nouveau, de toutes ces obligations données en nantissement une seule possède quelque valeur et toutes ces obligations en garantie, prises dans leur ensemble, n'ont aucune valeur réelle. Mackenzie et Mann ne risquent pas une pièce de 5 cents de leur propre argent. Ils redoutent pour eux-mêmes ce qu'ils demandent au peuple du Canada de faire à leur place. Ils n'ont pas le courage de leurs propres convictions, et avant de leur accorder un seul dollar on devrait tenir à Mackenzie et Mann un langage comme celui-ci: Si vous croyez vraiment que l'exploitation de ce chemin de fer sera lucrative, montrez votre bonne foi en engageant vos propres deniers, ne demandez pas au peuple du Canada de porter seul ce fardeau, si lourd dans le moment, pendant que vous-mêmes vous vous occuperez à mettre en sûreté votre avoir; exhibez le courage qui convient à des hommes et prouvez votre confiance dans la réussite de l'entreprise.

M. BRADBURY propose le renvoi de la suite de la discussion.

(Cette motion est adoptée.)

La séance est levée à onze heures moins vingt minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Présidence de l'HON. THOMAS-S. SPROULE.

Mardi, 19 mai 1914.

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

1re LECTURE

Du bill (n° 202) déposé par M. Macdonell, relatif à la "Catholic Mutual Benefit Association".

Du bill (n° 203) déposé par M. W. M. Martin, pour faire droit à Gustave Oscar Lindquist.

[M. Pardee.]

ADOPTION DU BILL MODIFIANT LA LOI CONCERNANT LES JUGES.

L'ordre du jour appelle la réception du rapport du comité général sur le bill n° 190, déposé par M. Doherty, à l'effet de modifier la loi concernant les juges.

M. l'ORATEUR: Après avoir examiné cet amendement sérieusement, j'ai décidé qu'il était irrégulier, vu qu'il pourvoit à une dépense d'argent plus considérable que celle qui a été indiquée dans la résolution primitive qui a reçu l'assentiment de Son Altesse Royale. L'amendement est ainsi conçu:

5. Le paragraphe (c) de l'article 18 de la loi principale est rappelé et le suivant lui est substitué:

(c) Aucun juge d'une cour de comté ne recevra d'allocations de voyage lorsqu'il siégera en cour ou en chambre au chef lieu du comté ou des comtés unis où il demeure—pourvu, cependant, que ce paragraphe ne s'applique pas à un juge résidant dans une ville (autre que le chef lieu), où l'on peut établir à la satisfaction du ministre de la Justice que le travail en cour ou en chambre est aussi grand ou plus grand que celui au chef lieu de comté.

Je décide donc que l'amendement est irrégulier. La question se rapporte maintenant à la 3e lecture du bill.

M. MACDONALD: Le ministre de la Justice ne pourvoira-t-il pas, par voie de résolution, à rétablir le paragraphe que Son Honneur vient de déclarer irrégulier.

M. DOHERTY: J'y serais peut-être disposé si ce n'était que l'amendement proposé, qui devrait être adopté, je crois, ne paraissait pas avoir l'approbation de l'honorable député de Richmond (M. Kyte), ou de l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), je crois. Si l'amendement ne doit pas avoir effet de remédier au mal dont on se plaint, il ne vaut guère la peine de faire une nouvelle procédure pour lui donner effet.

(La motion est adoptée, le bill lu une 3e fois et adopté.)

DISCUSSION DU BILL RELATIF AUX PASSAGES A NIVEAU.

L'hon. J. D. REID (ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux) propose la 2e lecture du bill (n° 204), à l'effet de modifier la loi des chemins de fer.

Sir WILFRID LAURIER: Quelle est la nature de ce bill?

M. REID: Ce bill a pour objet de renouveler les $200,000 par année qui doivent être dépensés sur les passages à niveau.

Un honorable membre de la gauche a demandé un état de ce qui a été dépensé chaque année. La somme totale dépensée pendant cinq ans jusqu'au 1er janvier 1914 est de $60,991.22. Je rendrai un état détaillé plus tard. L'honorable député de Renfrew-sud a dit qu'il consentirait à laisser passer ce bill si cet état détaillé était produit.

(La motion est adoptée, le bill lu une 2e fois, et la Chambre se forme en comité général.)

Sur l'article 1er (prolongement).

Sir WILFRID LAURIER: Le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux voudra-t-il dire au comité en quoi cet amendement modifie la loi actuelle?

M. REID: Il n'y a pas d'amendement dans les termes de la loi actuelle. Ce bill ne fait que lui donner effet pendant une autre période de cinq ans, à partir du 14 avril 1914. Il n'y a aucun changement dans le chiffre de la dépense.

Sir WILFRID LAURIER: La loi qui permettait de venir en aide à l'amélioration des rampes est expirée le 14 avril?

M. REID: C'est la date.

Sir WILFRID LAURIER: Et ce bill la continue pour une autre période de cinq années?

M. REID: C'est tout.

Sir WILFRID LAURIER: Y a-t-il un changement dans le chiffre de la dépense?

M. REID: Non, le chiffre reste exactement le même.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce que pendant les cinq dernières années on n'a dépensé que $60,000 ?

M. REID: J'ai fait venir ce matin le comptable de la commission, et je lui ai demandé de me donner un état détaillé des sommes dépensées chaque année. Il m'a dit que la somme totale dépensée jusqu'au 1er janvier 1914 était de $60,991.22. J'ai trouvé le chiffre très petit et je ne pouvais pas comprendre que c'était tout ce que l'on avait dépensé pendant cinq ans, mais il m'assure que c'était tout ce qui avait été dépensé depuis l'adoption de cette loi. Il m'a promis de me fournir un état détaillé des sommes dépensées chaque année.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois que la somme est très petite. Je l'aurais crue beaucoup plus forte. Si mon honorable ami veut fournir ce renseignement à la 3e lecture du bill, ce sera satisfaisant.

M. MACDONALD: Bien que le ministre ait déposé ce bill pour modifier la loi des chemins de fer, cela ne veut pas dire, n'est-ce pas, que la révision de la loi des chemins de fer aura lieu pendant la présente session. Je crois qu'il serait sage de ne pas faire cette révision maintenant.

M. BORDEN: Il paraît douteux que nous ayons assez de temps pendant cette session pour consolider la loi des chemins de fer et les lois qui la modifient, mais nous avons cru qu'il était désirable, vu que la question des passages à niveau ne peut pas être négligée, de proposer ce bill dans l'intervalle.

M. OLIVER: Au sujet des passages à niveau dans les limites d'une ville, dans quelle circonstance et dans quelle proportion la dépense est-elle divisée? De qui doit venir l'initiative et qu'elle est la proportion du coût à payer pour chacun? Je suis beaucoup intéressé dans cette question.

M. REID: La municipalité peut demander à la commission des chemins de fer de décider s'il faut faire disparaître un passage à niveau. Si la commission décide dans l'affirmative, elle fixe la proportion des frais à être payés par la municipalité, la compagnie de chemin de fer et le gouvernement; tout est entre ses mains.

M. OLIVER: Il y a deux chemins de fer qui pénètrent dans la ville d'Edmonton, ce sont le Canadien-Nord et le Grand-Tronc-Pacifique. Ils ne se croisent pas, mais ils sont très près l'un de l'autre et traversent plusieurs rues. Pour ce qui est de la séparation des rampes, les deux chemins de fer seraient-ils considérés comme un seul ou séparément? On pourrait les faire passer dans un seul viaduc.

M. REID: C'est à la commission des des chemins de fer de décider en pareil cas, et sa décision fait loi tant qu'on n'en a pas appelé à l'exécutif.

M. OLIVER: A-t-on supputé la proportion de frais a être payée par les deux parties?

M. REID: C'est la commission des chemins de fer qui décide cela.

M. OLIVER: Quel précédent y a-t-il? Je ne veux pas conseiller à la ville d'Edmonton de demander des viaducs et des passages élevés sans savoir à quels frais elle s'expose. Si l'on nous disait comment

pareilles questions ont été réglées dans le passé, nous saurions mieux à quoi nous attendre.

M. REID: Je ne saurais dire au juste ce qui s'est fait dans le passé; mais c'est la ville ou la compagnie qui fait la demande. Si c'est la ville, elle doit comparaître et accepter la décision de la commission des chemins de fer. La ville peut aussi demander un viaduc si elle le juge à propos. La commission des chemins de fer s'efforce de rendre justice aux parties.

Sir WILFRID LAURIER: Il me paraît évident que la loi n'est pas ce qu'elle devrait être et que, pour cette raison, les municipalités ne s'en sont pas assez prévalues, ou qu'elles ont fait plus de demandes que la commission n'a pu en juger, car si dans les cinq années expirées le 14 avril 1914 le Gouvernement n'a dépensé que $60,000 pour l'enlèvement de ces passages à niveau, il est loin d'avoir dépensé suffisamment, et cela prouve qu'on ne s'est pas prévalu de la loi autant qu'on aurait pu le faire. Comme l'a dit le ministre intérimaire des Chemins de fer et des Canaux, dans le cas d'Edmonton, il faudrait demander à la commission des chemins de fer de rendre une décision, elle ordonnerait l'exécution des travaux et en répartirait le coût entre les intéressés—la ville, les deux compagnies de chemin de fer et le Gouvernement. Je crois que, d'ordinaire, chaque intéressé paie sa quote-part. Cette quote-part serait d'un tiers pour le Gouvernement, pour le chemin de fer et pour la ville. Il est indifférent que la proportion soit fixée par statut ou par la commission. Il semble que la commission n'ait pas été capable d'entendre toutes les demandes qu'on lui a présentées. L'honorable ministre voudrait-il, lorsqu'il s'agira de la troisième lecture, déposer un état des demandes actuellement en suspens devant la commission?

M. REID: Je verrai, avec plaisir, à me procurer ces renseignements.

M. GUTHRIE: La commission exerce un contrôle absolu au sujet de ces passages; elle peut répartir le coût des travaux entre les compagnies de chemins de fer et les municipalités et ordonner qu'une somme ne devant pas excéder $5,000 soit payée à même le fonds. Je suis surpris que le Gouvernement n'ait dépensé que $60,000 en cinq ans. Ma ville, qui avait demandé deux viaducs, a reçu a peu près $10,000 comme aide pour les construire. Ces sortes de travaux coûtent fort cher et les municipalités s'abstiennent d'en demander pour cete raison et aussi parce que le Gouvernement n'accorde pas assez d'aide. A Toronto, l'on est à construire des passages au-dessus de vingt-cinq rues, et la contribution du Gouvernement, pour cette année seulement, devra excéder $60,000.

M. REID: Quand le comptable m'a dit que le Gouvernement avait dépensé $60,000, je lui ai représenté que ce devait être la dépense faite en une année, et il m'a soutenu que c'était le total des dépenses de cinq ans. Je déposerai un état des dépenses du gouvernement et des municipalités, ainsi qu'un état des demandes maintenant en suspens devant la commission.

(Le bill est rapporté.)

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN QUEBEC.

Sur motion de l'honorable J. D. Reid, le bill n° 201 pour modifier la loi relative au chemin de fer Saint-Jean-Québec subit sa deuxième lecture et la Chambre se constitue en comité général pour l'étudier, sous la présidence de M. Blondin.

Article 2 (contrat entre le gouvernement du Nouveau-Brunswick et la compagnie).

M. CARVELL: Cet article veut-il dire qu'à l'expiration de quinze ans la couronne recevra 40 p. 100 des recettes des ponts, ces recettes étant calculées d'après le coût des ponts comparé au coût total de la voie?

M. REID: Oui.

M. CARVELL: Si le coût des ponts représente un quart ou un sixième du coût de la voie, la couronne recevra 40 p. 100 d'un quart ou d'un sixième des recettes totales?

M. REID: De ce que représentera le coût des ponts par rapport au coût total de la ligne.

M. MACDONALD: Combien de ponts doit-on construire, et à quelle somme le coût en est-il estimé?

M. REID: Trois, et ils devront coûter un peu moins de $3,000,000; mais nous y consacrons $3,000,000 pour qu'il soit certain que nous aurons de quoi les achever complètement. Nous demanderons des soumissions par la voie des journaux et les travaux se feront sous la surveillance du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

M. MACDONALD: Le ministre songe-t-il à faire reposer les ponts sur des chevalets en bois et à employer de la terre à remblai?

M. REID: Non.

Sir WILFRID LAURIER : On ne voit de ces travaux que sur le Transcontinental.

M. MICHAUD : Est-ce vrai que les travaux ne pourront être commencés sans le consentement du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

M. REID: Quand nous aurons adopté ce bill, il faudra en venir à une entente avec le gouvernement provincial au sujet du nouveau contrat qui sera nécessaire. Nous ferons tout le possible pour hâter la construction de ces ponts.

M. CARVELL: Quoique le paragraphe 1 de l'article 10 soit diffus, nous pourrions peut-être le laisser tel quel. Il ne touche pas aux dispositions du contrat. J'y reviendrai, à l'occasion de la troisième lecture, s'il y a lieu.

M. BORDEN: Nous allons réserver le bill pour sa troisième lecture et nous le renverrons au comité, s'il le faut. Quand je l'ai parcouru, le rédacteur des lois et le ministre de la Marine et des Pêcheries m'ont dit qu'ils le trouvaient acceptable tel quel.

Sir WILFRID LAURIER: Cette loi semble bien radicale, elle équivaut au rappel de l'acte entier. Or, l'acte contient certaines dispositions que les commentaires faits sur l'article 2 devraient nous inspirer d'étudier avec soin. Aussi, il faudrait tenir compte des taux et péages imposés par l'article 6 de l'acte, qui est ainsi conçu:

> Les taux et péages imposés par la compagnie de ponts sur ou concernant les ponts ainsi subventionnés devront être approuvés par l'exécutif avant d'être régulièrement imposés ou prélevés par ladite compagnie.

La disposition dont il s'agit est d'une grande portée. Le Gouvernement construit les ponts et reste quinze ans sans rien recevoir. A l'expiration de ces quinze ans, il reçoit une certaine proportion du produit des taux et péages imposés par la compagnie. L'article 6 de l'acte dit que les taux et péages seront sujets à l'approbation de l'exécutif, et par le bill maintenant à l'étude vous rappelez complètement cet article.

M. REID: Les ponts sont à nous, maintenant.

M. CARVELL: En ce cas, il ne doit plus y avoir grand chose à dire.

Sir WILFRID LAURIER: Cependant le public a intérêt à savoir quels vont être les prix à payer.

M. CARVELL: La compagnie du pont va pouvoir maintenant faire payer n'importe quel prix, puisque les ponts lui sont ôtés des mains et mis dans celles de l'Etat.

Sir WILFRID LAURIER: Est-ce que les ponts sont libres?

M. CARVELL: Ils le seront pendant quinze ans. Au bout de ces quinze années, le Gouvernement du Canada recevra sa part, quelle qu'elle soit, des quatre dixièmes de la recette brute; selon les premiers arrangements, en effet, les quatre dixièmes de la recette brute du chemin de fer vont au gouvernement du Nouveau-Brunswick, et c'est là-dessus qu'il prend de quoi payer l'intérêt des obligations qu'il a garanties. La part qui, dans ces quatre dixièmes, serait attribuée à la compagnie du pont revient, si je ne me trompe, au Gouvernement du Canada. Le reste de ces quatre dixièmes, s'élevant aux cinq sixièmes, va au gouvernement de la province du Nouveau-Brunswick; et, une fois les intérêts payés sur les obligations, ce qui en reste retourne à la St. John Quebec Railway Company. Mais notre part des 40 p. 100 va tout droit au Gouvernement du Canada.

M. REID: C'est absolument cela. Nous avons le contrôle absolu des prix.

(L'article est adopté.)

Sur l'article 5 (entrée en vigueur de la loi).

M. CARVELL: Il me faut protester contre cette disposition, laquelle remet sur le tapis une question qui, depuis trois ou quatre ans, se dispute au Nouveau-Brunswick. Nous voulons que cette voie et que ces ponts se construisent, et l'on ne touchera pas à ceux-ci avant un an si l'article que l'on nous propose est adopté. La province du Nouveau-Brunswick donne sa garantie aux obligations de la compagnie jusqu'à concurrence de 7 millions, lesquels vont à un groupe de rusés et ingénieux yankees de New-York, qui emploient à la construction de la voie tout juste le nécessaire et mettent le reste dans leurs poches ou le font servir à des fins politiques. Sans les ponts, cette ligne n'est d'aucune utilité et, si l'article passe, l'on ne pourra y toucher d'ici à un an, puisque la législature du Nouveau-Brunswick ne se réunira, je suppose, qu'en mars de l'année prochaine.

M. BORDEN: La législature est-elle prorogée?

M. CARVELL: Oui, cela veut dire que l'affaire est remise à un an. Ce n'est pas en un an ni en deux que l'on peut bâtir un pont de 2 millions. Si les travaux sont renvoyés à un an, il faudra ensuite trois ou quatre années pour en voir le bout, et le Grand-Tronc-Pacifique ne pourra mener ses trains jusqu'à Saint-Jean que dans qua-

tre ou cinq années. Il est certain que ni le gouvernement du Nouveau-Brunswick ni celui du Canada ne seront justifiables de dépenser un sou pour cette voie, si ce n'est dans le but d'ouvrir à nos contrées de l'Ouest une route vers Saint-Jean. Sans doute convient-il d'établir des lignes d'embranchements, mais l'idée est de construire une ligne directe, faute de quoi ce sera la ruine pour le Nouveau-Brunswick, qui aura là 7 millions d'engagés au grand préjudice de son crédit. A moins de construire cette ligne de manière à mettre l'Ouest en communication directe avec la ville de Saint-Jean et à donner de l'occupation aux habitants de la province, je ne sais ce qu'il adviendra de celle-ci. Je souhaiterais de pouvoir faire comprendre à mes honorables amis de la droite toute l'importance de cette question au point de vue des intérêts financiers de la province. De graves accusations ont été faites à la législature touchant la construction de cette voie. J'ai affirmé ici, sans que personne ait osé me contredire, que la ligne qui se bâtit n'est pas une ligne de premier ordre, de deuxième ordre, ni même de troisième ordre. Je ne crois pas que l'on ait l'intention d'aller jusqu'à Grand-Falls. J'ai écouté l'autre jour ce qu'a dit sur cette affaire mon honorable ami le ministre de la Marine, et je n'ai pas voulu dans le moment le presser de questions, pensant bien que l'on nous donnerait le loisir de la discuter lors de l'examen du projet en comité. Il me semble lui avoir entendu dire que, d'après une évaluation de M. Montserrat, il en coûterait 3 millions pour construire ces trois ponts, dont l'un sur la rivière Saint-Jean, à ou près Andover, un autre sur la même rivière, à ou près Mistake et un troisième sur la Kennebecasis, à ou près Perry-Point.

M. BORDEN: Une affaire importante empêche le ministre de la Marine d'être ici. Il est beaucoup mieux au fait du but de cette législation que ne l'est le ministre intérimaire des Chemins de fer ou que je ne le suis moi-même. Si donc l'honorable député de Carleton le veut bien, nous laisserons le bill devant le comité jusqu'à ce que le ministre de la Marine soit ici, et nous pourrons alors discuter la proposition que fait mon honorable ami d'omettre cet article.

M. CARVELL: Cela fait absolument mon affaire. Tout l'intérêt du bill se trouve dans l'article 5, attendu que, s'il passe, et qu'il faille attendre une autre année pour commencer à construire ces ponts, ce ne sera pas avant quatre ou cinq ans qu'on pourra les achever.

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

DISCUSSION DE LA RESOLUTION CONCERNANT LES SUBVENTIONS AUX BASSINS DE RADOUB.

Sur motion de l'hon. Robert Rogers (ministre des Travaux publics), la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Blondin, dans le but de mettre en délibération le projet de résolution qui suit:

Décide qu'il y a lieu de prescrire que la subvention à payer pour des bassins de radoub de première classe aux termes de l'article 8 du chapitre 17 de la loi des subventions aux bassins de radoub, 1910, soit portée de 3½ p. 100 à 4 p. 100 du prix de revient de l'entreprise tel que fixée par la loi, durant une période n'excédant pas trente-cinq ans.

Sir WILFRID LAURIER: Plairait-il au ministre de nous donner des éclaircissements sur cette question?

M. ROGERS: Elle a pour objet d'aplanir les difficultés que l'on éprouve à se procurer l'argent nécessaire à la construction d'un bassin de premier ordre. Un semblable bassin, on le comprends, ne doit pas avoir moins de 1,150 pieds de long sur 116 de large et 37 de profondeur. La loi de 1910 porte la subvention à 3 et demi pour cent de la dépense effectuée. L'article 8 dit:

La subvention à payer pour ce qui concerne les bassins de radoub construits sous le régime de la présente loi est:

(a) Pour les bassins de radoub de première classe, une somme ne dépassant pas 3½ p. 100 du prix de revient de l'entreprise tel que fixé et déterminé par le paragraphe 2 du présent article, chaque année durant une période n'excédant pas trente-cinq ans à compter de la date que le Gouverneur en conseil a déterminée, sous le régime de la présente loi, comme celle à laquelle l'entreprise a été complétée.

Le paragraphe 2:

Le prix de revient sur lequel se calcule la subvention doit être fixé et déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la proposition du ministre, basée sur un rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Travaux publics, accompagné de plans et devis des ouvrages projetés; et ce prix de revient doit comprendre le coût de tout équipement, machines et outillage nécessaires et toute somme dépensée de bonne foi, ou à être dépensée par la compagnie pour l'achat de l'emplacement du bassin de radoub, mais ne doit pas comprendre la valeur de tout emplacement reçu ou à recevoir par la compagnie à titre de prime ou de don; et ce chiffre de la subvention doit être ainsi fixé et déterminé avant que soit conclu le traité visant au versement de la subvention.

Comme l'argent coûte cher dans le moment, les compagnies n'ont pas pu entreprendre de construire un bassin de premier ordre moyennant une subvention de 3½ p. 100, et l'on propose de la porter à 4 p. 100. La ville de Vancouver nous demande à grands cris l'établissement d'un bassin de grandes dimensions, et il est apparemment impossible de trouver une compagnie qui entreprenne l'ouvrage avec une subvention de 3½ p. 100.

M. CARVELL: Je suppose que je ne me trompe pas en pensant que cette résolution s'applique, non seulement à des entreprises futures, mais à celles qui déjà sont adjugées.

M. ROGERS : L'honorable député se trompe: la résolution ne s'applique qu'aux entreprises futures; la loi n'a pas d'effet rétroactif.

M. CARVELL: L'honorable ministre ne pense-t-il pas que l'on pourrait aller plus loin. Il y a, par exemple, à Saint-Jean un bassin qu'une compagnie est en train de construire, et je ne crois pas me tromper en disant que, par suite du resserrement d'argent dont le ministre des Finances nous a tant parlé hier soir, cette compagnie a de la difficulté à se procurer des fonds à l'aide seulement d'une subvention de 3½ p. 100 pendant trente-cinq années. Ne se jugerait-il pas suffisamment autorisé à faire bénéficier de cette subvention accrue le bassin de Saint-Jean, tout comme s'il s'agissait d'une entreprise future? Il est vrai qu'il y a eu commencement d'exécution et que l'ouvrage est déjà fort avancé, mais il me semble qu'il serait juste et raisonnable de rendre rétroactive l'application de cette loi, de manière qu'elle profite aux bassins en voie de se construire. J'aurais autre chose à faire observer à mon honorable ami. Ce bassin de Saint-Jean n'a pas, que je sache, les dimensions dont parle le ministre; il n'a que 900 pieds de long; mais il se construit dans ce moment à Lévis, de même que sur les côtes du Pacifique, je pense, des bassins d'une longueur de 1,100 pieds. Ne serait-il pas raisonnable d'appliquer à celui de Saint-Jean les termes de cette résolution et de prendre des mesures pour que l'on en fasse sous tous les rapports un bassin de premier ordre? J'espère que le ministre trouvera le moyen de réaliser cette idée.

M. ROGERS: Les caractères que présente l'entreprise de Saint-Jean se retrouvent dans d'autres, dans celle, par exemple, du bassin à flot de Montréal. Et je ne vois pas comment nous pourrions nous arrêter même à celle-ci. Il nous faudrait appliquer la même mesure à d'autres constructions de bassins qui ont été subventionnés aux termes de conventions conclues avec le Gouvernement et le Parlement. Quant au bassin de radoub de Saint-Jean, l'entreprise en a été confiée à une compagnie de bonne réputation, à ce que je crois, qui s'est engagée à construire un bassin de carénage suivant des indications nettes et spécifiques, au taux de 3½ p. 100. Je ne vois pas comment nous pourrions rendre cette législation rétroactive. Relativement au bassin de radoub de St-Jean, nous avons offert aux entrepreneurs, qui s'étaient engagés à construire un bassin de 900 pieds, de les rémunerer au même taux s'ils prolongeaient ces ouvrages sur une longueur de 1,100. Il ne serait pas judicieux, à mon point de vue, de donner effet rétroactif à cette législation, car, je le répète, nous serions alors appelés à accorder les mêmes conditions dans le cas, non seulement du bassin de Montréal, mais dans celui d'autres entreprises, à partir du plus ancien qui ait été construit dans le pays. Il ne faut pas y songer, à mon avis.

M. CARVELL: Je ne pense pas qu'il y ait autant d'obstacles à la réalisation de ce projet que semble le croire l'honorable ministre. Il examine la question à travers ses idées préconçues. Il n'a pas été construit un grand nombre de bassins de radoub sous l'empire de cette loi; je ne pense pas qu'il existe un seul bassin de radoub de premier ordre au Canada, sauf le bassin flottant de Montréal. Qu'on me reprenne si je fais erreur. Le ministre ne violerait, suivant moi, aucun principe, s'il étendait les termes de ce projet de résolution de manière à inclure le bassin de radoub de Saint-Jean. Il consentira, dit-il, à ce que les entreprenenurs prolongent le bassin jusqu'à 1,100 pieds s'ils conviennent de le faire aux conditions stipulées pour un bassin de 900 pieds. Mais ces conditions sont très onéreuses; le plus vous construisez de bassins à ce prix, le plus vous vous appauvrissez. Un titre dont l'intérêt est garanti pour trente-cinq ans, à 3½ p. 100, n'est pas très vendable dans les conditions financières actuelles. Quand mon honorable ami demande à cette compagnie de prolonger ce bassin de 200 pieds aux conditions actuelles, il la met simplement à même d'y caler plus d'argent.

M. ROGERS: Nous ne lui avons pas demandé de le faire.

M. CARVELL: La population de Saint-Jean en fait la demande, et le ministre se présente avec cette offre: c'est simplement demander à ces gens de caler encore un peu plus d'argent. Il me semble que si le ministre voulait déclarer cette législation rétroactive en ce qui regarde le bassin de Saint-Jean, il mettrait Saint-Jean à même d'avoir un bassin de radoub de vraiment premier ordre, de 1,100 de longueur, comme il en existe à Lévis, sur la côte du Pacifique, et si je ne me trompe, à Halifax. Cette demande ne me paraît que raisonnable, et je nourris toujours l'espoir que, en dépit de l'attitude bien tranchée qu'a prise le ministre à ce sujet, il sera à même de se concerter avec le ministre de la Marine et des Pêcheries en vue de mettre Saint-Jean sur le même pied que les autres grands ports nationaux.

M. ROGERS: Les raisons qui militent en faveur de l'application de ce régime à la construction de bassins de radoub de premier ordre seraient invoquées pour en obtenir l'application à la construction des bassins de radoub de deuxième ordre. Il faudrait donc faire la même chose en ce qui regarde Port-Arthur, Montréal, Prince-Rupert, Sault-Sainte-Marie, Toronto et Saint-Jean. Je ne vois pas qu'il soit possible de légiférer dans le sens indiqué par l'honorable député, car toute mesure de rétroactivité serait invoquée en faveur de toutes ces entreprises de constructions de bassins de radoub.

M. LEMIEUX: Je suis entièrement de l'avis de l'honorable député de Carleton (M. Carvell). Personnellement, je ne sais rien de la situation à Saint-Jean, si ce n'est par les rumeurs qui circulent et ce qui se publie dans les journaux. Je sais que l'établissement de cette vaste cale sèche va changer la face des choses à Saint-Jean. L'établissement de ce vaste bassin de radoub va changer la face des choses à Saint-Jean. L'établissement d'un bassin radoub flottant à Montréal par la maison Vickers a certainement eu un effet bienfaisant sur tout notre système de transports. Pionniers de cette industrie nouvelle, les Vickers ont assurément droit à un traitement de faveur, et je sais que maintenant il demande l'aide du Gouvernement pour se refaire des très lourdes dépenses qu'ils ont dû faire en vue d'assurer à Montréal et au Saint-Laurent le bénéfice de ce bassin à flot. Depuis que nous avons ce bassin flottant, nombre de navires qui avaient éprouvé des avaries, ont été réparés à Montréal. Cependant, ce n'est pas encore une affaire payante, et je suis bien persuadé que si le Gouvernement voulait déclarer la présente législation applicable au petit nombre d'entreprises de cette nature, avec effet rétroactif en ce qui regarde ces quelques entreprises, ce ne serait que justice pour ces gens qui ont ouvert la route. Je tiens à dire un bon mot sur le compte des Vickers, car ils ont incontestablement, et dans une grande mesure, créé des conditions plus favorables de transport sur le Saint-Laurent, et notamment à Montréal.

M. ROGERS: Nous reconnaissons tous les mérites de la maison Vickers qui a construit le bassin de radoub de Montréal, lequel, à ce que je crois, rend de grands services. D'autre part, à la suite du marché conclu pour la construction et l'exploitation de ce bassin de radoub, par une compagnie aussi solide que celle des Vickers, nous ne serions guère fondés à demander au Parlement de changer le chiffre de la subvention, une fois les travaux pour bien dire terminés, en vue de leur assurer de plus forts bénéfices. Il est vrai qu'il était compris ou entendu, au moment de la conclusion du marché, que le parti libéral les mettrait à même d'entreprendre la construction d'une marine de guerre dans la ville de Montréal, et que, avec cette perspective sous les yeux, ils conclurent un marché pour la construction d'un bassin de radoub à meilleur compte qu'ils ne l'auraient probablement fait dans d'autres conditions. Pour ma part, je serais très heureux de modifier la loi des subsides de manière de leur venir en aide, considérant que leur bassin de radoub donne entière satisfaction. Mais si nous prenions ce parti en ce qui regarde Montréal, pourquoi pas en ce qui regarde Prince-Rupert, ou Port-Arthur, ou le Sault, ou Collingwood? C'est là que gît la difficulté. Autrement, je m'empresserais de me rendre à la demande de mon honorable ami. Mais, franchement, je ne vois pas que nous puissions le faire.

M. LEMIEUX: La réponse de l'honorable ministre est jusqu'ici très satisfaisante. Qu'on me permette, cependant, de relever en peu de mots la remarque faite par le ministre, relativement au projet d'établissement d'une marine canadienne. Le ministre a invoqué un excellent argument, auquel nos adversaires n'ont pas voulu se rendre au cours de la discussion qui eut lieu l'an dernier, savoir que nous étions en mesure de construire une flotte canadienne au Canada. Il est parfaitement exact que lorsque les Vickers établirent leur bassin de radoub flottant à Montréal, avec leurs chan-

tiers de construction, ils s'attendaient probablement à recevoir dans un avenir rapproché des commandes pour la marine canadienne en perspective. Ils avaient raison de s'y attendre, et s'ils comptaient recevoir de telles commandes, n'est-il pas surprenant que le premier ministre, l'an dernier, ait soutenu que d'ici cinquante ans encore le Canada serait hors d'état de construire des navires de guerre? J'ai parfaitement présentes à l'esprit les circonstances de l'établissement du chantier de construction des Vickers à Montréal. Ils déclarèrent alors, et ils déclarent aujourd'hui que si le Gouvernement comblait les espérances qu'on avait fait naître en 1910, leur maison serait certainement en état de construire, non pas des dreadnoughts, mais des croiseurs de plus petite dimension formant partie de la marine canadienne. Je ne songe pas à provoquer un débat sur la marine de guerre canadienne, mais je suis heureux d'entendre l'honorable ministre confirmer la déclaration faite l'an dernier par plusieurs membres du parti libéral, que si le Canada désirait se construire une marine, nos propres chantiers de construction suffiraient à la tâche.

M. CARVELL : Il ne sera peut-être pas hors de propos de rappeler à ces honorables députés de la droite que ce qu'on vient de dire de Montréal, pourrait se dire avec encore plus de vérité de Saint-Jean; car, dans le cas de Saint-Jean, on soumissionna la construction d'une partie de ces navires, et cette soumission était pour la somme la plus basse. Lorsque nos adversaires arrivèrent au pouvoir, ils eurent le dépôt entre leurs mains, mais ils s'en dessaisirent. Je n'ai pas le moindre doute que les promoteurs de la construction d'un bassin de radoub à Saint-Jean ne fussent convaincus,—il se trouve que je sais qu'ils avaient d'excellentes raison de le croire,—que ces navires seraient en partie construits à Saint-Jean. Je sais, et je pense que le ministre de la Marine et des Pêcheries et le ministre des Travaux publics savent eux aussi, que la maison Norton Griffiths coopérait avec la maison Cammell Laird, entrepreneurs pour la construction de ces navires de guerre; et il n'y a pas de doute que le Gouvernement n'ait obtenu des conditions plus favorables de la maison Norton Griffiths en vue de l'établissement de ce bassin de radoub et de l'amélioration du port, en raison de ce que cette compagnie comptait être chargée de la construction d'une partie de navires en question. La maison Norton Griffiths dut incontestablement tenir compte d'un marché qu'elle avait conclu avec la maison Cammell Laird pour la construction de navires de guerre. J'en sais quelque chose, car j'étais présent lorsque le contrat liant ces compagnies fut rédigé, et, je le répète, Norton et Griffiths furent dans une grande mesure influencés dans la fixation du chiffre de leur soumission pour la construction d'un bassin de radoub et les améliorations au port, par leur expectative d'être appelés à coopérer avec Cammell, Laird and Company à la construction d'une partie de ces navires de guerre.

A mon avis, le Gouvernement a aujourd'hui réussi à effectuer avec Norton Griffiths et Compagnie, un marché bien plus avantageux, grâce à cette espérance qui ne s'est jamais réalisée. Je n'avais nullement l'intention de mentionner ce fait, mais vu que le ministre des Travaux publics a soulevé la question, je m'en sers comme d'une raison additionnelle qui devrait engager le Gouvernement à traiter aussi généreusement le bassin de radoub et le port de Saint-Jean, que les entreprises de même nature à Lévis, à Halifax et sur la côte du Pacifique.

M. HAZEN: Je regrette beaucoup de ne pas avoir assisté au commencement de cette discussion relative au bassin de radoub de Saint-Jean, dont l'entreprise a été adjugée à Norton, Griffiths et Compagnie, vu que j'étais présent à une réunion du comité de la marine et des pêcheries. L'entreprise des travaux dans le port de Saint-Jean comprenait le creusage de la baie, la construction de certains bassins de radoub et d'un brise-lames, ainsi que la construction d'un bassin de radoub qui est bâti sous le régime de la loi pour encourager la construction des bassins de radoub. Bien que Norton, Griffiths et Compagnie construisent ce bassin de radoub, sous le régime de la loi qui concerne ces entreprises, dans un sens, on sait fort bien au département des Travaux publics que cette compagnie ne se serait jamais chargée de ces travaux, si elle n'avait eu en vue les autres entreprises que j'ai mentionnées.

Le marché stipule que la compagnie construira un bassin de radoub de 950 pieds de longueur, qui, lorsqu'il sera terminé, sera l'un des plus sonsidérables qui existent dans le monde entier, à l'heure actuelle. Depuis cette date, nous avons conclu des marchés pour la construction de bassins de radoub d'une longueur de 1,100 pieds à Lévis, à Halifax, et, je crois, aussi en Colombie-Anglaise, et bien que celui de Saint-Jean

puisse être en état de répondre aux besoins de la navigation, pour plusieurs années à venir, il serait peut-être préférable que l'on fasse des arrangements avec la compagnie Norton Griffiths, afin que le bassin de radoub de Saint-Jean ait lui aussi une longueur de 1,100 pieds.

M. CARVELL: Voilà ce que je demande.

M. HAZEN: Il n'y a aucun doute que la compagnie Norton Griffiths n'aurait jamais accepté l'entreprise pour la construction du bassin de radoub, si elle n'avait eu l'espérance d'exécuter les autres entreprises qui s'y trouvaient reliées, et toutes les compagnies, qui ont soumissionné pour les autres travaux savaient que l'une des conditions à remplir, c'était de construire un bassin de radoub à Saint-Jean, conformément aux dispositions de la loi à l'effet d'encourager la construction des bassins de radoub. En conséquence, lorsqu'elles firent leurs calculs relativement au dragage, à la construction des quais et des autres travaux à exécuter dans le port, elles ont dû tenir compte qu'elles auraient également à construire un bassin de radoub, en ce conformant aux dipositions de la loi à l'effet d'encourager la construction des bassins de radoub. Mon honorable ami a prétendu que, si la compagnie Norton Griffiths avait décroché l'entreprise pour la construction des croiseurs et des contre-torpilleurs, ces navires auraient été bâtis à Saint-Jean; mais, pour établir le contraire, nous avons la déclaration de son chef, affirmant que si le Gouvernement avait pu mettre sa politique à exécution, on serait actuellement à construire ces navires à Montréal.

M. CARVELL: Une partie de ces navires seulement.

M. HAZEN: Mon très honorable ami n'a pas mentionné d'exceptions. En réalité, les représentants de la Canadian Vickers ont toujours prétendu qu'ils avaient l'assurance que l'entreprise leur serait adjugée, du moment que leur bassin de radoub et leurs chantiers maritimes seraient terminés à Montréal.

M. CARVELL: Il n'existe aucune preuve pour appuyer votre assertion.

M. HAZEN: Nous avons les promesses faites à la compagnie Vickers. L'affirmation de mon honorable ami, que ces navires n'auraient pas été construits à Montréal, ne s'accorde certainement pas avec les déclarations de son chef. Ces navires n'auraient certainement pas pu être en voie de construction à Saint-Jean, l'hiver dernier, en vertu du marché conclu avec la compagnie Norton Griffiths, car les chantiers maritimes de la baie de Courtenay n'auraient pas été en état d'exécuter ces travaux, quelque hâte qu'eût pu y mettre la compagnie afin de compléter son installation. Il est à désirer que l'on puisse conclure des arrangements avec Norton Griffiths et Cie, si la chose est possible, afin qu'ils modifient leur soumission de façon à ce que le bassin de radoub ait une longueur de 1,100 pieds. Cette question est actuellement à se débattre entre la compagnie et le département des Travaux publics. Il faudra donc modifier non seulement la soumission relative au bassin de radoub, mais aussi les soumissions relatives aux autres travaux à exécuter dans le port, car en calculant le coût de ces travaux, Norton Griffiths et Cie ont tenu compte de sommes que coûterait la construction du bassin de radoub, en sus de l'aide qu'ils pourraient obtenir du Gouvernement, sous le régime de la loi, à l'effet d'encourager la construction des bassins de radoub. Cela signifie donc qu'il faut recommencer le marché du commencement à la fin. M. Norton Griffiths a fait entendre des représentations; il est attendu ici prochainement, d'ici à une couple de semaines, je crois, et nul doute que là et alors, la question sera étudiée sous tous ses aspects.

M. CARVELL: J'approuve entièrement la plupart des remarques que vient de faire mon honorable ami relativement à la relation qui existait entre les autres travaux à exécuter dans le port de Saint-Jean et l'entreprise du bassin de radoub; il est probable qu'un entrepreneur aurait hésité à se charger de la construction du bassin de radoub, s'il avait cru qu'il ne serait pas chargé en même temps de l'exécution des autres travaux dans le port. Je réclame ma part de mérite en autant que j'ai eu quelque chose à faire relativement à cette question, et j'accepte l'entière responsabilité de mes actes en autant que j'ai contribué à faire réunir ces travaux en une seule entreprise. Mais mon honorable ami ne répond pas à la partie essentielle de mon raisonnement, où je prétends que la soumission de Norton Grffiths et compagnie était bien plus basse que n'importe quelle autre relativement aux travaux à exécuter dans le port et à la construction du bassin de radoub, les deux entreprises étant combinées, et cela, parce qu'ils croyaient qu'ils auraient à construire égale-

ment une partie des croiseurs et des contre-torpilleurs. Voilà la raison pour laquelle on a réussi à faire exécuter ces entreprises à meilleures conditions que l'on n'aurait pu le faire avec d'autres entrepreneurs que Norton Griffiths et Compagnie. C'est parce que la compagnie Norton Griffiths comptait sur l'entreprise qu'elle avait obtenue de Cammel, Laird et Compagnie, qu'elle a fait une soumission plus basse que toutes les autres compagnies qui avaient soumissionné.

J'espère que la déclaration de mon honorable ami ne se résume pas à la formule polie ordinaire, grâce à la quelle il est toujours possible de contourner une situation politique désagréable, lorsqu'il annonça l'arrivée prochaine de M. Norton Griffiths au pays, qu'il s'est mis en communications avec le ministre et que ce dernier espère pouvoir trouver un moyen de règler la question. C'est là une excellente échappatoire pour le moment, mais elle n'est pas de nature à améliorer la situation qui existe actuellement à Saint-Jean.

M. HAZEN: Pourquoi n'avez-vous pas demandé tout de suite des soumissions pour un bassin de radoub de première classe et d'une longueur de 1,100 pieds?

M. CARVELL: Parce qu'à cette époque, on considérait qu'un bassin de radoub de 900 pieds de longueur était de première classe. A l'heure actuelle, mes honorables amis dépassent de beaucoup ces mesures. Avant même que l'on ait commencé les travaux, ils ont décidé de faire construire un bassin de radoub de 1,100 pieds de longueur. Dans mon opinion, il serait bien plus facile, si l'on veut faire construire un bassin de radoub de première classe, d'augmenter le chiffre des obligations en garantie ou l'intérêt sur ces obligations que d'effectuer un nouveau marché sur toute la ligne. J'espère que le ministre de la Marine et des Pêcheries prendra cette proposition en considération, et fera en sorte d'amener le ministre des Travaux publics à placer ce bassin de radoub sous la juridiction de la loi à cet effet.

M. HAZEN: Lorsque mon honorable ami affirme que M. Norton Griffiths a fait une soumission bien moins élevée que ses concurrents à cause de certains arrangements chimériques qu'il avait conclus avec Cammel, Laird et Compagnie, relativement à d'autres entreprises, tout ce que je puis répondre, c'est que je n'ajoute pas foi à cette explication. Si tel était le cas, il me semble que j'en aurais été informé. Après l'arrivée au pouvoir de l'administration actuelle, nous avois fait baisser de $250,000 les soumissions de la compagnie Griffiths.

M. CARVELL: Mais vous avez également diminué les spécifications.

M. HAZEN: Sans modifier en rien les spécifications. A propos d'un seul article, nous avons abaissé de $250,000 les chiffres de M. Norton Griffiths, ce qui est un indice que la soumission n'était pas aussi basse que cela.

M. CARVELL: Mais mon honorable ami doit savoir que l'on a modifié les spécifications relativement au brise-lames.

M. HAZEN: Les soumissions de M. Norton Griffiths n'avaient rien à faire avec la construction du brise-lames; elles concernaient tout simplement la construction des quais en coffrages. Quant au brise-lames, c'est une autre question. La compagnie a diminué sa soumission d'un quart de million, et je suis informé qu'avec les prix qu'elle a obtenus, pourvu qu'elle se serve de bonnes méthodes, la compagnie peut encore réaliser les profits que l'on fait d'ordinaire, en exécutant des travaux de cette nature.

(Rapport est fait de la résolution, qui est adoptée.)

DEPOT D'UN BILL.

M. Rogers demande à déposer un bill (n° 205) tendant à modifier la loi des subventions aux bassins de radoub, 1910.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 1ère fois.)

DISCUSSION DU BILL CONCERNANT L'EXPLOITATION DES PLACERS DANS LE TERRITOIRE DU YUKON.

Sur motion de l'hon. W. J. Roche (ministre de l'Intérieur), un bill (n° 200) tendant à modifier la loi concernant l'exploitation des placers dans le territoire du Yukon, est lu pour la 2e fois, et la Chambre se forme en comité général pour la discussion des articles, sous la présidence de M. Blondin.

Sur l'article 1er (propriétaires de claims contigus concentrant leurs opérations sur un ou plusieurs claims. Article 51 modifié afin de faciliter ces arrangements entre mineurs individuels).

M. OLIVER: L'honorable monsieur serait-il assez bon de nous fournir des explications?

M. ROCHE: Lorsque j'ai déposé ce bill, j'ai expliqué qu'il avait trait à la modifica-

tion de l'article 51 de la loi concernant l'exploitation des placers dans le territoire du Yukon.

L'article 51, tel qu'il est rédigé actuellement, décrète que n'importe quel nombre de claims, qui sont la propriété d'une compagnie individuelle ou d'un groupe de particuliers formés en société par un acte enregistré, peuvent être groupés pour les fins de l'exploitation, mais il ne prévoit nullement le cas d'un groupe de particuliers qui n'ont pas formé de société au moyen d'un acte enregistré. Cet amendement va plus loin encore, de manière à permettre à un groupe d'individus d'exploiter plusieurs claims en signant un document et en le présentant au commissaire des mines d'or. Dans ce document, ils assument solidairement toutes les responsabilités se rattachant à l'exploitation de ces concessions de terrains miniers, mais non pas aux autres choses découlant d'une association enregistrée.

M. MACDONALD : Pourquoi supprime-t-on quelques-unes des conditions qui figurent d'ordinaire dans une association régulière? Il semblerait qu'on établit ici quelque genre de tenure légale, tout à fait distincte de ces relations dont l'existence est reconnue dans une association.

M. ALFRED THOMPSON: On a constaté que la loi, lorsqu'elle fut appliquée, ne répondait ni à l'esprit ni à l'intention du législateur. Elle accordait à de grands exploitants certains privilèges que l'on refusait, d'après l'interprétation de la loi, aux petits exploitants, et l'article en discussion tend à remédier à ce défaut apparent. En relisant le texte primitif, il n'est pas facile de savoir où surgit la difficulté; mais elle naît de l'interprétation donnée à l'article par les administrateurs de la loi du Yukon. L'article a été rédigé de manière à remédier à cet inconvénient.

M. MACDONALD: Quelle est la relation établie entre eux par la loi et quelle est la disposition relative aux créanciers de ceux qui ont une tenure de ce genre?

M. THOMPSON: La relation établie par la loi envers ceux qui se réunissent pour grouper leurs claims subordonnément à ce projet de loi, restreint tout simplement leur responsabilité à l'exploitation de ces concessions de terrains miniers. Cela permet aux exploitants individuels de grouper leurs concessions minières, afin d'effectuer ce qu'on appelle "exploitation collective ou représentative". La loi demande qu'il soit fait pour $200 de travail sur chaque claim. Ce travail est connu sous le nom "d'exploitation collective", et l'article à l'étude tend à rendre possible aux propriétaires individuels le groupement de leurs claims. S'il y a dix ou onze concessions en un seul groupe, tout se résume à faire $200 valant de travail sur un seul claim. La responsabilité s'étend aux concessions intéressées, propriété d'un groupe de mineurs.

M. MACDONALD: Quel serait l'effet de cet article sur les exploitants ainsi groupés? Ces terrains seraient-ils responsables seulement dans la mesure des intérêts que possèdent les membres de ce groupe? Supposons qu'il s'agisse d'un créancier faisant valoir sa créance pour achat de marchandises contre un groupe d'associés, ou bien encore disons qu'il s'agisse d'une réclamation naissant de blessures infligées à un individu: ce dernier devrait-il réaliser sa créance sur cette concession minière et serait-il dans l'impuissance d'actionner ce groupe d'exploitants, pour se faire adjuger des dommages-intérêts sur toute autre bien qu'ils possèdent?

M. THOMPSON: C'est bien là le point.

M. MACDONALD: Pourquoi a-t-on établi cette dérogation pour le Yukon?

M. THOMPSON: L'objectif visé est de limiter la responsabilité de ces exploitants et de créer un mode facile d'association auquel ils puissent adhérer pour le travail collectif sur ces claims individuels, et l'on n'a pas cru judicieux de donner plus d'ampleur à cette responsabilité.

M. OLIVER: Quand un certain nombre de mineurs font le groupement de leurs claims et que le travail de répartition projeté par un claim n'est pas complètement terminé, qu'arrive-t-il? Est-ce que tous les membres du groupe perdent leurs droits ou se fait-il un partage de responsabilité, de sorte que ceux-là seuls qui n'ont pas fait leur part de travail perdent leurs droits ?

M. THOMPSON: Ils sont solidairement responsables de la somme de travail voulue pour représenter le groupe, et comme cette mesure a été rédigée surtout dans le but de répondre à leur vœux, le devoir qui, à mon sens, incomberait à chaque individu, serait de se convaincre que la quotité voulue de travail pour tout le groupe a été effectuée.

M. OLIVER: Advenant que l'inspecteur des exploitations minières décide que le travail n'a pas été fait, est-ce que tous les claims de ce groupe seraient confisqués?

M. THOMPSON: Si la somme de travail voulu n'a pas été faite, les claims groupés dans cette association seraient sujets à confiscation. Il y a, toutefois, un article de la loi qui décrète que les propriétaires primitifs, moyennant l'accomplissement de certains actes, peuvent recouvrer leurs concessions, s'il arrive que par une erreur de forme ils se mettent en situation de perdre leurs droits.

M. OLIVER: Pendant que le bill est en délibération devant le comité, il conviendrait de faire régler cette question d'une manière définitive et le ministre pourrait élucider toute l'affaire. Est-ce que toute la concession minière serait sujette à confiscation, et quelles seraient les conditions à remplir pour le recouvrement des droits?

M. ROCHE: La dernière partie de l'article 1er, relatif à l'association, est ainsi conçue:

Ledit acte indiquera l'adresse, dans le territoire du Yukon, où l'avis d'annulation ci-après mentionné peut être signifié auxdites parties à l'acte de la société; signification dudit avis à ladite adresse sera considérée être bon et suffisant avis auxdites parties et à toutes personnes intéressées. Ladite permission, cependant, peut être annulée en tout temps par le Commissaire de l'or, avec l'approbation du Commissaire après en avoir donné soixante jours d'avis aux intéressés, dans le cas où il paraîtrait d'après le rapport de l'inspecteur minier ou autrement, que le système minier en projet, lorsque la permission a été accordée au groupe, n'est pas installé ou exploité avec raisonnable diligence.

Si je ne me trompe, d'après cet article, le permis serait sujet à annulation si l'exploitation ne se fait pas avec la diligence voulue.

M. OLIVER: Le département assume la surveillance des travaux, et si l'exploitation ne se fait pas avec la diligence légitime, l'annulation du permis en serait la conséquence. Or, sous le régime de l'exploitation minière, lorsque les claims ont de la valeur, le texte de la loi est si lucide que chacun peut en saisir le sens et s'assusis si les prescriptions de la loi ont été respectées. C'est dans un principe parfaitement reconnu dans l'administration de la loi des mines que si A n'a pas satisfait à ces prescriptions, la propriété est à la disposition de B, qui fait immédiatement valoir ses droits.

Si le ministre déclare que la somme de travaux et d'exploitation collective et représentative qui devait se faire dans le délai prescrit par la loi n'ayant pas été effectuée, tous les claims sont confisqués et que les autres intéressés peuvent faire valoir leurs droits au sujet de ces claims, c'est là une affirmation parfaitement intelligible, et la situation ne prête à aucune ambiguité. Je dois faire observer que c'est là une grave situation et que ce système de groupement perd de ses avantages, si celui qui adhère à ce groupement est exposé à perdre son claim, sans qu'il y ait de sa faute et sans connaissance des conditions qui le rendent possible de cette peine. Que tous les intéressés comprennent la loi, voilà l'essentiel, et d'après tout, ce qui importe, ce n'est pas tant le texte même de la loi que l'administration de cette loi. Ce qui compte, somme toute, je le répète, c'est moins le texte même de la loi que l'interprétation que lui donne le fonctionnaire ministériel.

M. ALFRED THOMPSON: Voilà précisément la question. L'honorable député (M. Oliver) était ministre de l'Intérieur, lorsque cette loi fut adoptée, et elle était censée répondre parfaitement aux vues des citoyens du Yukon; mais lorsque la loi fut appliquée au Yukon, cette défectuosité se révéla et le projet de loi à l'étude tend précisément à y remédier. La loi statue qu'à chacun de ces propriétaires il sera donné l'avis voulu et qu'avant l'annulation de leurs droits, ils seront en lieu de prouver que la totalité des travaux collectifs et représentatifs prescrits par l'article en question ont été exécutés.

(Il est fait rapport du bill, qui est lu une 3e fois et adopté.)

SUITE DE LA DISCUSSION DE LA RESOLUTION TENDANT A VENIR EN AIDE AU NORD-CANADIEN.

La Chambre passe à la suite du débat, sur la motion de M. Borden, l'invitant à se former en comité général pour la discussion du projet de résolution tendant à venir en aide à la compagnie du Nord-Canadien.

M. J. H. BURNHAM (Peterborough-ouest): Monsieur l'Orateur, malgré l'accueil si cordial dont j'ai été l'objet de la part de mes collègues, en prenant la parole, je n'ai nullement l'intention de faire un long discours. Je me bornerai à présenter quelques courtes observations sur certains aspects saillants de cette question. Le pro-

blème qui se dresse aujourd'hui devant ce Parlement et devant le peuple canadien est non seulement hérissé de formidables difficultés, mais il se présente à nous accompagné des conséquences naturelles découlant des erreurs commises par le passé, qui se développent graduellement et font maintenant leur apparition, après avoir fait le sujet de nos délibérations par le passé et avoir été bannies de l'esprit populaire.

A l'instar du système solaire, tout le système de l'Etat gravite vers l'étoile polaire du contrôle. Dorénavant il ne sera plus dit, comme par le passé, que le peuple canadien livre les ressources naturelles et les économies si péniblement acquises par nos populations aux flibustiers de la finance qui s'avisent d'exploiter le pays. Un des grands avantages dont bénéficient les adhérents du parti conservateur qui ont l'honneur de servir sous les ordres de leur chef distingué, le premier ministre actuel, c'est la liberté de la parole dont ils jouissent, et le droit de penser tout haut. Tout ce que le parti conservateur exige de ses fidèles, c'est qu'ils expriment franchement leur propre avis après avoir étudié la question à l'étude, avec le sincère désir de servir le pays. C'est donc avec un véritable plaisir que nous avons tous prêté l'oreille aux observations du député de Calgary (M. Bennett) et du député de Kingston (M. Nickle). Ces messieurs ont donné le meilleur de leur talent au service de l'Etat et ils en sont remerciés comme ils le méritent par le peuple et par la Chambre. Il n'y a pas de donte qu'ils ont consacré beaucoup de temps à l'étude de cette question et qu'ils ont réussi admirablement. Je suis persuadé que s'ils ne peuvent pas voir du même œil que nous tous, ils comprendront la nécessité de la situation et, après avoir fait entendre leurs protestations, ils seront d'avis que pour maintenir l'existence du gouvernement de parti, ils devront tôt ou tard reprendre leur place dans le rang.

Ce n'est pas si remarquable de voir qu'une opposition ou un autre groupe d'hommes ait si peu d'idées qu'on puisse les combattre et les renverser d'un seul coup. Il serait préférable pour l'opposition que ses membres diffèrent un peu sur cette question si vitale pour l'intérêt du pays. Nous aurions alors un amendement qui vaudrait la peine d'être étudié au lieu d'un simple renvoi de la question à six mois. Assurément, une opposition mérite d'être critiquée sévèrement lorsqu'après avoir discuté une question pendant près d'une semaine, le seul moyen qu'elle a de sortir d'une difficulté, c'est de la faire sauter dans l'éternité. Cela ne sera pas admiré par notre population qui préfère une brave opposition à une qui se conduit lâchement.

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. BURNHAM: Quand je dis lâchement, je ne prétends pas qu'elle a peur, je veux dire qu'au lieu de s'entendre pour prendre une décision, elle a suivi une méthode inusitée. Mais la population du pays pense, comme le Gouvernement du reste, et comme nous tous, qu'on a donné trop de corde à Mackenzie et Mann et qu'il y a eu un grand danger à un moment qu'on lui en accorde davantage pour qu'ils puissent se pendre avec, si c'était nécessaire, et personne ne l'aurait regretté, s'ils l'avaient fait.

Comme l'a dit une fois le distingué premier ministre, le Gouvernement n'a pas été envoyé ici par le peuple pour mettre de côté les difficultés; il a été envoyé ici par le peuple pour régler les affaires du peuple et par conséquent il doit envisager le problème avec courage et le résoudre courageusement. Il a fait de son mieux assurément et si le mieux n'est pas nécessairement parfait, du moins il montre le vide de l'amendement de l'opposition et nous pouvons en prendre quelque jouissance dans nos âmes. Nous pouvons bien dire que le public est fatigué d'être privé de ses droits et de n'avoir qu'à payer la musique. Il ne veut plus en passer par là et je n'hésite pas à dire que si Mackenzie et Mann ou le Canadian-Northern reviennent ici l'année prochaine pour demander encore quelque chose, si on ne leur impose pas la forclusion, mais si on leur donne encore de l'aide, il n'y aura pas une révolte mais une révolution dans le pays.

M. KYTE: Elle arrive.

M. BURNHAM: Oui, elle arrive, mais cela prendra du temps si vous renvoyez cette affaire à six mois.

Le parti conservateur s'en rend bien compte; mais en laissant de côté les autres considérations financières, tels que les grands embarras monétaires, nous devons examiner directement et immédiatement l'affaire qui nous est soumise. Il s'agit de savoir si par une petite opération financière heureuse, qui ne fera pas beaucoup de tort aux autres et à nous-mêmes, nous pourrons sortir cette grande entreprise d'une difficulté sérieuse et placer le Canadian-Northern, non pour son avantage mais pour le nôtre, sur une base solide.

C'est la question qui nous est soumise et il convient que nous lui accordions notre sérieuse considération pour nous hâter de

donner l'aide qu'on nous demande. Sans doute cela fait plaisir d'entendre des critiques. C'est ainsi seulement, en sachant ce que pense le pays d'une façon générale, les adversaires et les critiques de la résolution, que le Gouvernement peut en tirer profit. C'est désirable, et depuis que nous savons que la seule chose que l'on puisse trouver contre la résolution c'est qu'il vaudrait mieux la reculer, nous sommes satisfaits que nous devons nous en occuper sans délai. C'est ce que pense, j'en suis sûr, la population du pays. Elle est absolument fatiguée des grapilleurs. Le peuple ne veut plus qu'on abuse de lui et il refuse d'être pris pour les fendeurs de bois et les porteurs d'eau des agents financiers, de ces hommes qui ayant acquis de la fortune et des distinctions ajoutent des titres devant leur nom pour se distinguer de la vile multitude. Ces titres sont-ils compris dans cette résolution? Ont-ils une valeur? Je pense que non, parce qu'ils n'impliquent aucune valeur. Ils n'indiquent pas les faits de la cause et par conséquent ils n'auraient jamais dû être accordés.

Toutefois, comme cette grande entreprise est en danger, il faut envisager la difficulté. D'une façon générale, la proposition d'accorder de l'aide est acceptée. Le très honorable chef de l'opposition, avec ce patriotisme qui le caractérise, a déclaré lui-même que cette aide devait être accordée. Le reste n'est plus qu'une question de détails. Cela rentre dans les attributions des avocats ou de ceux qui ont la responsabilité de préparer un projet qui échappera à la critique des juges—s'ils y parviennent ils auront accompli plus que quiconque ne l'a jamais encore fait. Mais encore une fois ce sont des détails qui n'ont rien à faire avec la question.

Nous discutons le principe du bill, et il a été déjà accepté dès le commencement ; toutes les critiques que l'on a soulevées, sont basées sur un malentendu complet. Le principe du bill a été accepté même par le chef de l'opposition. La critique du principe par les partisans n'a absolument aucune valeur; que nos adversaires se disputent avec leur chef et non avec le Gouvernement. Ils ont adopté le principe. Mais alors hâtons la présentation du bill et la discussion des détails autant qu'ils le voudront. Le fait important c'est que nous devons tirer le Canadian-Northern de la difficulté dans laquelle il se trouve—nous devons agir ainsi dans notre propre intérêt, personne ne dit le contraire. Finissons-en avec cette discussion, nous avons assez fourni d'articles aux journaux et de matériaux pour composer des titres en énormes capitales. Si quelqu'un des membres de la Chambre n'admet pas le principe, qu'il se lève et nous dise: On ne dépensera pas un dollar pour venir en aide à cette entreprise. Nous avons simplement à décider si nous nous emparerons de cette propriété ou si nous accorderons en ce moment de l'aide à cette entreprise. Nous devons accepter la parole de ceux qui sont intimement liés avec l'administration de nos finances et ils nous disent que si ce serait une chose désirable d'acquérir tout ce réseau—et probablement c'est ce qui se fera dans l'avenir quand nous le pourrons—nous ne sommes toutefois pas en état de l'obtenir maintenant, parce que nous avons trop de choses à régler. Que pouvons-nous faire d'autre chose, sinon accepter la parole de ceux qui dirigent nos finances et nous incliner devant leur jugement. Sans aucun doute le temps viendra où nous posséderons toutes les grandes entreprises publiques, tous les moyens de transport et de communication et peut-être tous les moyens de production et alors au lieu d'avoir un système de libre-échange au moyen desquels des gens se précipitent et arrachent ce qu'ils peuvent, laissant aux autres leurs restes, nous aurons établi et démontré la véritable fonction du Gouvernement qui est l'empire de toutes les ressources du pays dans l'intérêt du peuple.

Nous devons sortir du bourbier du désespoir dans lequel nous pataugeons pour le moment. Les Canadiens ne sont pas hommes à perdre la tête en présence d'un danger qui les menace. J'admets volontiers que Mackenzie et Mann devraient aventurer dans cette entreprise jusqu'au dernier dollar qu'ils possèdent et que, si nous le pouvions, nous devrions les forcer à le faire et combattre pour ce principe. Mais la seule chose que nous pouvons dire en ce moment c'est: Qui a permis à ces hommes de se lancer dans ce voyage de découverte? Qui nous a mis dans cette difficulté? Qui a permis à ces hommes d'engager les provinces et après les avoir liées et fortement mises à l'ancre, de se moquer de nous et dire: Sortez-nous de la difficulté, sinon vous et les autres aurez à en souffrir. Qui a fait cela? Celui qui l'a fait, celui qui les a mis sur la voie, c'est celui qui sans le moindre doute est coupable d'avoir causé cette catastrophe. La difficulté ne se serait jamais produite si l'homme ou la femme. . .

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. BURNHAM: ...qui a lancé cette entreprise n'avait pas été stupide au point de ne pas prévoir que des financiers ou même des gens ordinaires les mettraient tôt ou tard dans de sérieuses difficultés. Et maintenant quel est l'honorable député qui osera dire que la Colombie-Anglaise, que l'Alberta et la Saskatchewan et les autres provinces seront comme des os jetés aux chiens? N'allons-nous pas les aider si possible en nous servant de nos possibilités financières et de nos ressources, si c'est nécessaire? Sans hésiter. Aussi je suis certain de me faire le porte-parole de la plus grande partie du public en disant: Finissez-en avec ces bisbilles politiques et discutez le principe de savoir si nous sauverons notre crédit et nous-mêmes en aidant cette entreprise. Si nous ne devons pas le faire, disons donc à ces gens de sortir d'ici et de régler leurs affaires entre eux. Ils ne se sont pas conduits d'une façon chevaleresque en mettant dans l'entreprise tout ce qu'ils possédaient de valeurs. Aidons-les, néanmoins, et quand le moment viendra nous pourrons les forclore et être sévères avec eux, parce qu'ils ne méritent aucune pitié.

(La séance de la Chambre, suspendue à une heure, est reprise à trois heures.)

Reprise de la séance.

M. E. LAPOINTE (Kamouraska) (texte): Monsieur l'Orateur, je crois ne pas manquer de justice envers les rares défenseurs du projet qui est actuellement soumis à la Chambre, et je n'en excepte même pas mon honorable ami de Peterborough (M. Burnham), si je dis qu'ils n'ont certainement pas répondu aux objections si précises et si péremptoires venues de ce côté-ci de la Chambre.

Je reconnais volontiers que leur tâche est ingrate, et que la politique du Gouvernement, sur cette question, ne saurait être défendue devant le pays avec quelque chance de succès.

Depuis le commencement de ce débat, une question m'est venue à l'esprit, comme elle a dû se poser à tous mes collègues qui siégeaient ici l'année dernière: Comment se fait-il que nous soyons acculés en ce moment à cette négociation, à cette discussion? A la session de 1913, les propriétaires du Nord-Canadien ont donné au Gouvernement la ferme assurance que leur réseau de chemin de fer serait complété par eux, définitivement, si le pays leur donnait une assistance additionnelle de quinze millions.

Ils en prirent même l'engagement. Cette assurance et cet engagement nous furent communiqués par le très honorable premier ministre et par l'honorable ministre des Finances, et le Gouvernement en assuma la responsabilité devant le public.

Pour notre part, nous ajoutions peu de foi à cette déclaration, et nous refusâmes d'approuver ce cadeau extravagant de 15 millions à Mackenzie et Mann; mais le Gouvernement passa outre et la majorité de cette Chambre adopta la mesure ministérielle, sur la garantie du premier ministre que c'était la dernière subvention publique à l'entreprise du Nord-Canadien.

Aujourd'hui, ces quinze millions ont été engloutis, et ils ont été dépensés, nous ne savons comment ni où. Aucune explication satisfaisante en a été donnée et le Gouvernement ne paraît avoir exercé aucun contrôle sur la dépense d'un montant aussi considérable des deniers du pays. Il me semble que le premier devoir du Gouvernement était de surveiller l'application de notre argent de façon à sauvegarder l'intérêt public. Rien de tel n'a été fait. Avant d'octroyer ces quinze millions, aucune enquête n'a été faite sur l'état des affaires du Nord-Canadien; nos ministres, de leur propre aveu, ont agi en aveugles, ils se sont laissés rouler comme des enfants, par les magnats de cette compagnie de chemin de fer, et le premier ministre s'est rendu responsable de la garantie que cette demande de quinze millions était finale. Ensuite, ils n'ont pris aucun moyen de contrôler et surveiller l'emploi de notre argent.

Je dis que, dans ces circonstances, en présence de la nouvelle législation proposée à cette Chambre, une telle conduite les rend non seulement dupes, mais complices des fausses représentations faites l'an dernier par Mackenzie et Mann au Parlement canadien.

Lorsque les mêmes financiers reviennent après un an demander au Parlement une aide nouvelle de quarante-cinq millions, le pays ne tolérera pas que ses administrateurs se mettent aussi bénévolement à la remorque des hommes qui viennent de les tromper. On aura beau accumuler et entasser les chiffres,—deux des amis du Gouvernement, ont d'ailleurs démontré que ces chiffres sont fantaisistes, et, en plusieurs cas, faux,—on aura beau vouloir faire de cette législation une question purement technique, on ne nous empêchera pas de la démontrer sous son vrai jour et d'en faire une question de moralité publique et de moralité politique.

Avant de nous engager irrévocablement dans une entreprise gigantesque comme celle qu'il nous propose; avant de traiter de nouveau avec la compagnie du Canadian-Northern, le Gouvernement a le devoir impérieux d'exiger des explications décisives, et de déterminer le compte exact des responsabilités.

Seule, une enquête sérieuse et complète, faite, au préalable, dans les affaires de cette compagnie, pourra satisfaire l'opinion publique et justifier le Gouvernement de venir à son aide. Cette enquête nous la demandons, le pays la demande, et l'honorable député de Calgary (M. Bennett) n'est pas le seul dans les rangs du parti conservateur pour en proclamer la nécessité.

Mais, nous dit-on, il y a urgence. Avec le Gouvernement actuel il y a toujours urgence. L'an dernier, sans l'envoi immédiat de trente-cinq millions à l'amirauté anglaise, le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande était en danger de disparition totale; on entendait déjà dans le lointain le grondement des canons ennemis; le salut de l'empire était en péril. Cette année, c'est le crédit du Canada et la fortune nationale qui sont menacés; nous sommes aux portes de la banqueroute, et seul un nouveau don de quarante-cinq millions à Mackenzie et Mann peut nous sauver.

Cet argument n'est pas loin d'être une tentative de chantage. S'il est entendu que, dans le pays, des promoteurs peuvent impunément gaspiller l'or des gouvernements et des municipalités, manipuler et exploiter à leur bénéfice personnel les sommes qui leur sont confiées pour assurer le succès d'une grande entreprise publique, et lorsqu'ils ont conduit cette entreprise au bord de l'abîme de la faillite; s'il est entendu qu'ils peuvent revenir au Gouvernement et dire: Donnez-nous encore de l'argent ou c'est la banqueroute, et une situation encore plus grave pour vous, je dis que nous accordons l'impunité et que nous donnons une prime à l'emploi illégitime des deniers publics et à la spéculation audacieuse.

Avant de nous engager avec le Canadian-Northern, faisons comme les voyageurs sont obligés de faire, paraît-il, sur certaines parties de ce chemin de fer: Déblayons la voie. Et avant tout, éliminons les auteurs du désastre, débarrassons-nous de Mackenzie et Mann.

Sir William Mackenzie et sir Donald Mann sont des hommes puissants, ce sont des génies financiers. Ils ont réussi à établir et organiser, avec l'argent du public, une grande entreprise et à s'entourer de ramifications de toutes sortes. La petite corporation originaire du Manitoba, qui avait construit quelques milles de chemin de fer, est devenue une compagnie centrale, avec vingt-huit compagnies subsidiaires. Ils ont établi un système où tout s'enchaîne, qui couvre le pays tout entier. Ils se sont servi de ce système pour exploiter toutes les ressources que le pays peut offrir. Ils ont mis la main sur tout ce qui pouvait produire et rapporter. Ils se sont mêlés à la politique, ils ont acheté des journaux,—la rumeur veut même qu'ils aient eu leur mot à dire dans le choix du personnel du présent cabinet. Certes, ils sont de grands manieurs d'argent et de grands meneurs d'hommes; mais je m'objecte à ce qu'ils continuent à faire tout cela avec le trésor public.

L'honorable député de Kingston (M. Nickle) a donné, l'autre jour, un état des sommes reçues par Mackenzie et Mann, des gouvernements et des municipalités. Cet état démontre que les chiffres qui nous ont été fournis par le Gouvernement sont absolument incomplets.

Voici la récapitulation de tout le tableau:

Octroi de terres:		
Dominion		$ 29,392,404
Ontario		10,000,000
Québec		3,000,000
Garanties d'obligations:		
Dominion		60,940,539
Manitoba		24,059,446
Alberta		35,349,000
Saskatchewan		18,590,000
Ontario		7,860,000
Colombie-Anglaise		47,965,000
Octroi de subventions:		
Dominion et municipalités		31,318,420
Ontario		2,001,413
Manitoba		641,575
Québec		3,413,541
Total		$274,531,338
Prêt fait par la législature de la Nouvelle-Ecosse au Halifax and Southern de $13,500 par mille pour 372 milles		5,022,000
Subvention accordée à la Bay of Quinté	$159,228	
Central Ontario	219,018	
Irondale, Bancroft et Ottawa	250,569	
James-Bay	27,612	
		656,427
Somme totale		$280,209,765

Et c'est après avoir reçu du public le montant fabuleux que je viens d'indiquer, c'est après avoir donné, il y a un an, l'assurance formelle que les 15 millions qu'ils recevaient seraient les derniers qu'ils demanderaient au pays, que ces deux financiers viennent solliciter une nouvelle avance de 45 millions.

Et voyez la candeur, ou plutôt, l'impudence de ces magnats. Elle s'étale dans toute sa plénitude dans la lettre écrite par sir William Mackenzie au très honorable premier ministre, à la date du 5 mars 1914, lettre que l'on trouve à la page 5 du Livre bleu qui nous a été distribué par le Gouvernement:

Ottawa, 5 mars 1914.

Au très honorable
R. L. Borden,
Premier ministre du Canada.

Monsieur,—Pour les raisons indiquées dans le mémoire et les états relatifs au réseau du chemin de fer Canadian-Northern que nous soumettons, il est essentiel que la compagnie reçoive de nouvelles subventions de l'Etat. Le montant requis est de quarante-deux millions de dollars ($42,000,000).

Reconnaissant la difficulté d'un prêt en argent, j'ai l'honneur de demander une garantie d'obligations jusqu'à concurrence de quarante-cinq millions de dollars ($45,000,000) valeur au pair. L'escompte sur la vente de ces obligations réduirait probablement la recette à moins de quarante-deux millions de dollars ($42,000,000).

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,
Wm. Mackenzie,
Président.

La procédure est simple, n'est-ce pas? Pour Mackenzie et Mann, le Gouvernement actuel est comme le Royaume des Cieux: demandez et vous recevrez.

Il me semble que la première réponse du Gouvernement aurait dû être: Messieurs, vous êtes plusieurs fois millionnaires, vous avez des capitaux investis dans toutes sortes d'entreprises lucratives, en ce pays et à l'étranger. Ayez autant de désintéressement et autant de confiance dans votre entreprise que Donald Smith, Stephens et les autres grands constructeurs du Pacifique-Canadien. Avant de nous demander ce nouvel argent, risquez le vôtre.

Ce n'est pas ce que dit le Gouvernement. Bien au contraire, il propose une législation engageant le crédit du Canada pour une nouvelle somme de 45 millions de dollars en faveur de Mackenzie et Mann, et lie à jamais le pays en le forçant d'assumer les obligations futures de la compagnie, et à lui avancer les autres sommes qui seront nécessaires au parachèvement du système, quelqu'en soit le montant.

Toutes ces garanties que le Nord-Canadien prétend nous donner sont des mythes. Avant qu'elles puissent nous être de quelque valeur, il nous faudrait acquitter les 312 millions d'obligations qui existent sur tout l'actif des diverses corporations composant le Nord-Canadien. Les actions qu'on nous transfère ne valent pas un sou sur le marché monétaire. Et en acceptant ces actions, nous entrons en société avec Mackenzie et Mann dans une compagnie dont ils seront les maîtres et les directeurs.

Je dis qu'en outre des immenses responsabilités qu'il assume, le Gouvernement consacre un principe mauvais en rendant l'Etat sociétaire dans une entreprise privée, et en le liant aussi solidairement à la fortune de cette entreprise. L'Etat ne doit faire partie d'aucune entreprise privée, il doit les règler, les contrôler et les surveiller toutes.

Je n'approuve pas davantage la nomination d'un représentant du Gouvernement dans le bureau de direction de la compagnie du Nord-Canadien. Cette prérogative est tout à fait inutile au pouvoir de contrôle que l'Etat possède, et un tel directeur ne pourra que servir d'intermédiaire entre la politique et la finance, et ce dans des négociations qui pourraient bien ne pas toujours être dans l'intérêt public. Dans l'administration des affaires de la compagnie, ce directeur n'aura aucun contrôle, ses pouvoirs seront absolument illusoires.

Monsieur l'Orateur, la législation qui nous est proposée me paraît pernicieuse et contraire à l'intérêt public. Si Mackenzie et Mann ne peuvent faire honneur à leurs obligations et construire le Nord-Canadien, si le pays doit payer le coût de ce chemin de fer, que ces financiers en abandonnent le contrôle et la possession au peuple canadien. Soyons-en les maîtres.

Pour ma part, parlant au nom des électeurs que je représente, je ne veux pas que nous devenions les subordonnés de MM. Mackenzie et Mann, et je voterai contre la résolution du Gouvernement.

M. F. N. McCREA (Sherbrooke): Monsieur l'Orateur, je désire parler très brièvement sur cette importante question qui est, avant tout, une question d'affaires et qui doit être traitée comme telle. MM. Mackenzie et Mann ont entrepris de construire un chemin de fer transcontinental, avec l'argent du public. Ils se sont procuré tout l'argent qu'ils ont pu obtenir de différentes sources, mais la voie n'est pas terminée et ils viennent aujourd'hui demander de nouveaux secours. Notre premier devoir est d'examiner attentivement l'affaire, pour savoir comment a été employé l'argent qui leur a été confié. Pour cela il faudrait examiner leurs livres, non pas depuis un an ou deux, mais depuis le commencement de l'entreprise, vers 1896. Depuis cette date

jusqu'aujourd'hui, ils construisent des chemins de fer et des embranchements avec les deniers publics. Il faudrait examiner non seulement leurs livres, mais aussi la nature et la qualité des travaux sur les différentes lignes.

Tout récemment, le Gouvernement a nommé une commission pour étudier soigneusement la nature des travaux et l'emploi de l'argent sur le Grand-Tronc-Pacifique. Cette commission a fait une enquête complète; elle ne s'est pas contentée d'examiner les livres, mais elle a visité tous les travaux, examiné chaque tranchée, chaque viaduc, pour constater comment le classement a été fait et savoir si les travaux étaient durables et permanents. Il aurait été très à propos d'agir de la même manière dans le cas présent, mais je suis convaincu que le Gouvernement ne s'est pas renseigné au sujet du Canadien-Nord aussi à fond qu'il l'aurait dû faire. D'ailleurs, il n'aurait pas pu instruire une enquête aussi complète, durant le peu de temps qu'il a eu à sa disposition.

Un aussi grand nombre de compagnies différentes, entre les mains de deux hommes, serait suffisant pour éveiller les soupçons. On pourrait être tenté d'y voir autant d'échappatoires. Avant toute autre chose, le Gouvernement aurait dû faire une étude complète de la question. MM. Mackenzie et Mann sont en réalité les propriétaires du Canadien-Nord et chaque fois qu'ils ont entrepris de construire, soit une partie de la ligne principale, soit un embranchement, la première chose qu'ils faisaient après avoir obtenu la charte, c'était d'obtenir des subventions municipales, provinciales et fédérales. Et après avoir fait des arrangements financiers, ils concédaient les travaux de construction à une compagnie composée de MM. Mackenzie et Mann. Cette manière de procéder ne permettait-elle pas aux constructeurs de prélever de trop fortes commissions?

Sir William Mackenzie et sir Donald Mann sont peut-être d'une essence spéciale, en dehors du commun des mortels et plus honnêtes que la généralité d'entre nous, mais un poète qui connaissait la nature humaine mieux que moi et mieux que ses contemporains, a dit:

> But, och! mankind are unco weak
> An' little to be trusted;
> If self wavering balance shake,
> It's rarely right adjusted!

Ainsi, Mackenzie et Mann, propriétaires, concédaient les travaux à Mackenzie et Mann, entrepreneurs, sans demander de soumissions; les travaux étaient exécutés sous la surveillance de leur ingénieur et le classement était fait par des hommes à leurs gages. Il faudrait examiner toutes ces opérations avec beaucoup de soin, pour voir si les deniers publics provenant de différentes sources ont été légitimement et honnêtement employés à la construction de la voie. Après cette enquête, s'il était constaté que Mackenzie et Mann ont honnêtement et judicieusement administré les sommes qui leur ont été confiées; que rien n'a été détourné de son emploi légitime; qu'aucune somme n'a été consacrée à leur propre usage, alors il y aurait lieu de leur confier de nouvelles sommes ou de leur accorder un nouveau crédit pour leur permettre de parachever la ligne.

Si, d'un autre côté, il était constaté qu'une partie de l'argent a été placée dans des entreprises étrangères, au lieu d'être employée à la construction de la voie, le Gouvernement aurait grandement tort de confier de nouveaux deniers publics à MM. Mackenzie et Mann.

Les résolutions qui ont été déposées mentionnent vingt-huit ou trente compagnies subsidiaires ou constituantes. Mais il existe, je crois, une autre petite association dont il n'est pas fait mention. J'ignore si elle a été instituée par lettres patentes ou autrement, mais c'est elle qui a probablement le plus contribué à déterminer l'attitude du Gouvernement sur cette question. S'il faut en croire les rumeurs et si mes renseignements sont exacts, le Gouvernement actuel doit, en grande partie, son existence à l'influence de MM. Mackenzie et Mann et au rôle qu'ils ont joué dans la dernière campagne électorale. On dit même que certains ministres doivent leurs portefeuilles aux avis de MM. Mackenzie et Mann et à la pression exercée par eux. S'il en est ainsi, je considère que ces ministres ne pouvaient guère aborder cette question avec toute l'impartialité nécessaire. Je serais plutôt porté à croire qu'ils étaient plus ou moins prévenus et qu'ils croyaient devoir de la reconnaissance et même quelque chose de plus à ceux auxquels ils doivent leurs portefeuilles. Malgré leur intention de se montrer honnêtes et impartiaux, il est possible qu'ils se soient laissé aveugler par la reconnaissance.

Pour cette raison, je dis que lorsque MM. Mackenzie et Mann se sont adressés au Gouvernement, au commencement de la session, ce dernier aurait dû charger un comité, composé de membres appartenant aux deux partis, d'étudier toute la question.

La construction du Nord-Canadien est devenue une entreprise nationale et je crois

qu'il est universellement admis qu'on ne doit pas la laisser péricliter. Il faut que la ligne soit parachevée, d'une manière ou d'une autre. Mais avant d'accorder de nouveaux secours, il faudrait savoir si l'argent déjà voté a été honnêtement employé. Il faudrait ensuite s'assurer que l'argent ou les garanties que l'on nous demande serviront à la construction de la ligne. Il faudrait se renseigner sur le passé de Mackenzie et Mann, avant de leur accorder un nouveau crédit. On me dit que c'est le solliciteur général qui a rédigé cette résolution. J'ignore à qui il doit de la reconnaissance et la position qu'il occupe dans le cabinet, mais ce n'est certainement pas à l'honorable député de Calgary.

Au cours du débat, sur la question du Grand-Tronc-Pacifique, nous avons appris que le Gouvernement actuel avait chargé une commission de faire une enquête sur toute la question et que cette commission avait rapporté que les travaux avaient coûté beaucoup trop cher. Le rapport déclare que beaucoup d'argent a été dépensé, mais que pas un dollar n'a été employé malhonnêtement. Dans le cas actuel, nous voyons que le capital de la compagnie a été majoré de $100,000,000. La première chose à faire serait de faire disparaître complètement toute majoration. Quand la ligne sera terminée, si elle l'est jamais, elle aura assez de payer l'intérêt sur les sommes réellement employées à la construction, sans avoir à payer des dividendes sur des actions majorées. On me dira peut-être que la compagnie n'aura pas de dividende à payer sur ces actions, tant que les recettes ne seront pas suffisantes pour payer l'intérêt sur les obligations. Cela est vrai, mais les propriétaires de la ligne diront: Nous avons une certaine quantité d'actions sur lesquelles nous n'avons jamais payé de dividendes et par conséquent nous avons droit d'exiger des taux de transport plus élevés. Si la comission des chemins de fer est appelée à fixer le tarif au sujet du chemin de fer construit avec l'argent des contribuables, les actionnaires d'alors expliqueront qu'aucun dividende n'est payé sur cent millions d'actions et que les taux ne doivent pas être abaissés tant que les recettes ne seront pas suffisantes pour payer ces dividendes. C'est pourquoi je dis qu'il ne devrait pas y avoir de capital majoré. Il est dit, je crois, dans la résolution que le capital de la compagnie sera réduit à $100,000,000, mais je maintiens que ce capital devrait être limité strictement au chiffre des sommes réellement dépensées pour la construction de la voie.

[M. McCrea.]

Le ministre des Finances a prétendu hier que cette voie était un héritage laissé par l'ancien Gouvernement. Il est plus méticuleux aujourd'hui qu'il ne l'était il y a deux ans, lorsqu'il se vantait d'avoir un excédent de $39,000,000, quelques mois après l'avènement du Gouvernement actuel. Il attribuait le mérite de cet excédent au Gouvernement du jour qui n'était aux affaires que depuis trois mois. Le ministre des Finances n'a pas fait crédit de cet excédent au Gouvernement précédent, mais quand il se trouve en présence d'une affaire un peu compliquée, concernant une entreprise à laquelle il est venu en aide à deux reprises différentes, sans prendre l'avis de l'opposition, et maintenant qu'on se présente pour la troisième fois, se prétendant ruiné, il prétend que cette question est un héritage laissé par le Gouvernement précédent. Cette prétention n'est ni logique ni généreuse.

Il y a un autre point que je tiens à traiter et au sujet duquel je désirerais avoir des renseignements. Le Gouvernement a-t-il fait des arrangements avec Mackenzie et Mann pour que ces derniers fassent l'acquisition du chemin de fer Québec-Saguenay? Je crois savoir qu'il est entendu que le Nord-Canadien fera l'acquisition de cette ligne, dès que les présentes résolutions seront votées, et il me semble que la Chambre devrait être renseignée sur ce point.

Avant de reprende mon siège, je fais un dernier appel aux sentiments d'impartialité et de justice de tous mes honorables collègues. Il ne faut pas que le Nord-Canadien tombe en faillite, mais d'un autre côté, la Chambre n'est pas excusable d'approuver un arrangement ou d'accorder une aide quelconque, avant de savoir exactement ce que Mackenzie et Mann ont fait des sommes qu'ils ont déjà reçues et quel emploi que feront de l'argent que ces résolutions doivent leur procurer. Il faut de toute nécessité que nous sachions s'ils ont employé légitimement, honnêtement et fidèlement l'argent qu'ils ont reçu des différents gouvernements fédéral et provinciaux, ou s'ils ne l'ont employé à favoriser leurs entreprises personnelles.

Il me paraît évident que Mackenzie et Mann ont reçu un profit de la construction de leur chemin de fer. Si je suis bien renseigné, ils ont commencé, comme moi, sans aucune fortune, et, aujourd'hui ils passent pour être très riches, même en dehors de toutes leurs entreprises de chemins de fer. Je voudrais savoir d'où vient cette fortune. Leur est-elle tombée du Ciel com-

me la manne pour les enfants d'Israël? S'ils sont millionnaires, en dehors de leurs intérêts dans le Nord-Canadien et autres chemins de fer, d'où leur est venu cet argent? C'est ce que je ne comprends pas et c'est ce que nous devrions savoir, avant de garantir l'intérêt sur $45,000,000 d'obligations.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): Monsieur l'Orateur, l'amendement qui nous est soumis déclare, en substance, que la compagnie n'est pas sur le bord de la faillite et que par conséquent le Gouvernement n'est pas tenu, dans l'intérêt public, de venir à son secours. Je comprends, d'un autre côté, que la résolution soumise par le Gouvernement implique que cette compagnie, cette grande entreprise, est sur le point de tomber en déconfiture, que le Nord-Canadien a besoin d'argent pour continuer les travaux, que le Gouvernement considère qu'il a le devoir de venir en aide à cette compagnie, pour empêcher une panique. Je n'ai aucun doute que le crédit du Canada souffrirait considérablement si cette compagnie était mise en liquidation, et s'il en est ainsi, l'amendement proposé n'est pas le remède à la situation. Cet amendement demande de remettre à plus tard une question qui, de l'aveu de presque tout le monde, doit être réglée à présent: le Gouvernement est de cet avis, la majorité ministérielle est de cet avis et un grand nombre de députés de la gauche sont de cet avis; c'est aussi ce que vient de déclarer l'honorable député qui m'a précédé. Le Parlement a donc le devoir de régler cette question, non pour venir en aide à la compagnie, mais pour préserver le crédit du Canada.

Nous ne pourrions souffrir que le crédit du Canada fût compromis, aujourd'hui, par suite de l'impossibilité où se trouvait une compagnie créée par ce Parlement, soit par un parti soit par l'autre, de remplir ses engagements. Le Parlement du Canada est responsable du fait que nous avons, en ce pays, une grande voie ferrée transcontinentale et que nous en construisons deux autres avec l'argent et surtout avec le crédit de la population du Canada. Le Gouvernement, en apparence préoccupé de cette idée, se propose de prendre une attitude quelconque, et il nous a soumis un projet qui viendra à l'aide de cette compagnie, ce qui, nous l'espérons, assurera le parachèvement de cette voie ferrée, et j'ose croire qu'en fin de compte cela vaudra mieux que tout ce que nous avons fait dans le passé. A mon sens, le projet soumis à la Chambre représente le premier pas fait vers la nationalisation d'un chemin de fer transcontinental à la construction duquel ce Parlement a consacré beaucoup d'argent. Il est vrai que ce n'est pas là une possession complète par l'Etat; c'est peut-être une simple association; je préférerais dire qu'en réunissant ces compagnies dans une même entreprise, nous mettons le réseau dans un état qui pourra engager les contribuables à l'acquérir pour le relier à l'Intercolonial. Le pays et le Parlement lui-même se trouveraient à posséder une grande voie ferrée transcontinentale. Cela accompli, nous pourrions faire un pas de plus et posséder notre propre réseau de voies de transport, sous la forme de steamers transatlantiques.

C'est seulement dans la possession par l'Etat que se trouve la solution du problème du transport, et je salue avec bonheur l'initiative que l'on prend, aujourd'hui, ainsi que j'approuverais avec empressement tout pas que l'on ferait dans cette direction. Seulement, comme je réclame la nationalisation des services publics, je ne puis approuver entièrement cette proposition, parce que si nous acceptons 40 p. 100 du capital-actions, tout en assumant cette responsabilité, le moins que nous devions faire est de nous assurer, d'une façon ou d'une autre, un privilège sur la balance des 60 p. 100. L'heure est probablement venue d'agir en cette façon. Je doute que les propriétaires de cette ligne, Mackenzie et Mann, soient prêts à tenir compte d'une proposition semblable. Il est vrai que cela coûterait un peu plus d'argent, mais il serait simplement juste d'acquérir cet intérêt. Je ne dis pas que nous devons en agir ainsi, aujourd'hui même, mais c'est là ce que nous pourrions faire l'année prochaine ou dans deux ans: connaître le montant supplémentaire de deniers sonnants que les propriétaires de cette voie ferrée réclamaient pour nous abandonner l'empire absolu de la ligne. Trois ans devront s'écouler avant que nous ne puissions obtenir la possession de la ligne, en cas de défaut. Je ne veux pas qu'on relève de défaut, quant à l'exécution complète de ce traité, mais je tiens à voir le pays retirer 40 p. 100 du capital-actions, parce que cela constitue un pas pratique fait vers la nationalisation. Tout d'abord, j'aimerais que cette proposition contînt une disposition nous assurant une option sur les 60 p. 100 du capital-actions que les propriétaires détiennent encore. Je ne crois pas que l'acquisition de ce droit coûte un montant considérable

d'argent. Si nous ne trouvons pas que la voie prend la direction qu'elle doit suivre, si l'argent n'est pas dépensé où on doit l'appliquer, nous pourrons exercer la possession immédiate et faire tout ce qu'il convient d'accomplir et cela, dans un laps de temps peu étendu, c'est-à-dire, assumer la haute main sur un chemin de fer transcontinental ou peut-être sur deux voies de cette nature. Depuis nombre d'années je prône cette possession par l'Etat et je cherche à défendre ce principe chaque fois que l'occasion m'est offerte de le faire. Cela ne peut représenter qu'un faible pas en avant, mais je suis prêt à favoriser tout ce qu'on peut tenter en vue d'atteindre cette fin. S'il est quelque chose qui a fait défaut, c'est le système de la possession des voies ferrées par des particuliers, chaque fois qu'on l'a essayé, soit aux Etats-Unis, soit au Canada, soit même en Angleterre.

M. MACDONALD: Ce projet favorise-t-il la possession par des particuliers?

M. MACLEAN: Il établit 40 p. 100 de possession publique. Il va jusqu'à cette limite et c'est la première fois que cette limite est atteinte, en ce pays. La possession par des particuliers a été un fiasco. Le système présentement suivi dans la construction des voies ferrées a été un désastre. Quel est l'état de choses qu'on relève, aujourd'hui, aux Etats-Unis? Le système en vogue, aujourd'hui, a mis en déconfiture la plupart des grands chemins de fer parce qu'ils ont été exploités par quelques personnes, par des compagnies particulières et par des intérêts qui ne s'identifiaient pas avec ceux du peuple. Il est surabondamment démontré qu'aux Etats-Unis le système de grandes corporations se rattachant à la construction et à l'administration des chemins de fer a été loin de réussir. Les lignes ont été exploitées, pillées, on en a soutiré tant d'argent et on les a grevés de tant de garanties inutiles qu'ils ne peuvent compter uniquement sur leurs ressources et qu'ils sont obligés de supplier le pays de leur permettre d'augmenter leurs tarifs de transport. A mon avis, ils n'obtiendront pas cette augmentation de leurs taux de transport et l'on mettra les chemins de fer en la possession du gouvernement, dans l'intérêt public et aussi dans le but d'épargner quelque chose pour soi-même.

M. GERMAN: L'honorable député croit-il que 40 p. 100 représentent quelque chose en ce qui concerne la nationalisation?

[M. W. F. Maclean.]

M. MACLEAN: Il peut en être ainsi. J'espère qu'il en est ainsi. Ce système rend beaucoup moins onéreuse l'acquisition de tout ce qui reste et nous permet de relier immédiatement l'Intercolonial à l'idée de la nationalisation. Ce système ne va pas aussi loin, mais je demande qu'on l'applique dans la plus large mesure possible et qu'on acquière la possession de ce chemin de fer, soit par un réglement immédiat avec la compagnie de tout son intérêt, soit par une option sur cet intérêt. Aujourd'hui, le Canada compte un chemin de fer transcontinental. Bientôt, on pourra se servi de cette ligne. Il existe une entente qui stipule que jusqu'au jour où toute la ligne sera parachevée le Grand-Tronc n'est pas obligé de la prendre à sa charge. Or, ce chemin de fer peut être entre nos mains, l'année prochaine.

Le Grand-Tronc peut dire: Je la prendrai à ma charge, mais d'après des conditions modifiées. En conséquence, nous pouvons nous trouver avec un chemin de fer transcontinental sur les bras, tout en ayant entre les mains le chemin de fer du Nord-Canadien. C'est un problème qui s'imposera et que le Parlement et le peuple de ce pays doivent se préparer à résoudre. Je suis ici, j'en suis convaincu, mais pas plus que, avant deux ans, le Parlement et le pays devront prendre à leur charge le Grand-Tronc-Pacifique—un chemin de fer transcontinental—aussi bien que le Nord-Caadien et les raccorder avec l'Intercolonial. Nous pouvons nous trouver dans la nécessité d'acquérir et d'exploiter ces entreprises d'utilité publique et de réunir toutes ces voies ferrées dans un effort tenté en vue de servir la nation et non pas de favoriser les opérations d'exploiteurs ou d'actionnaires.

Ce dont il faut tenir compte à propos de la nationalisation, c'est que les personnes qui administrent un service public s'efforcent de l'administrer le mieux possible et de réclamer les taux de transport les plus abaissés possibles, dans l'intérêt des contribuables, et non pas de réaliser un bénéfice et d'éviter tous les taux inutiles. L'état de choses que nous relevons, au Canada, aujourd'hui, est la conséquence du système qui a marqué l'exploitation de nos chemins de fer jusqu'à ce jour. Nous avons un immense et inutile doublement de lignes et de construction, mais comparaison tenue de construction et de doublement inutile, quels sont les frais d'entretien, les obligations supplémentaires, les services inutiles qui se rapportent à ces voies, dès qu'elles

sont construites? Ce pays sera saigné à blanc pour maintenir ces grands chemins de fer transcontinentaux et une foule de lignes et de services doublés.

Le Grand-Tronc, le Pacifique-Canadien et le Canadien-Nord ont dit au peuple qu'ils ne peuvent abaisser leurs taux de transport. Ils prétendent que ceux-ci doivent être élevés, et le cultivateur ne bénéficiera pas d'un abaissement de ce tarif, par suite de la concurrence d'autres chemins de fer. Ce sera également le cas pour tous ceux qui paient les taux de transport réclamés par ces voies ferrées. Non seulement nous avons un doublement inutile entre Port-Arthur et Sudbury et à travers les montagnes Rocheuses, mais nous avons encore des doublements inutiles dans toutes les directions. Ces lignes coûtent beaucoup d'argent, ce qui nécessite l'augmentation considérable et inutile des taux de transport. D'où il faut conclure que le seul remède véritable et possible réside dans la fusion de ces lignes dans un seul et même réseau, et le seul intérêt qui peut les fusionner ainsi, c'est celui qui représente le Parlement et la population de ce pays. Nous avons construit, à un coût énorme, quatre lignes de chemin de fer à travers les montagnes.

Le Pacifique-Canadien bâtit présentement une seconde voie; le Nord-Canadien aura sa ligne et il en sera ainsi également du Grand-Tronc-Pacifique. Une double voie qui relierait Edmonton au littoral du Pacifique vaudrait toutes les autres lignes réunies, si l'on tient compte de l'abaissement des tarifs de transport et de l'utilité pratique du service. Bien que nous ayons bâti ces chemins de fer, nous devons encore résoudre la question des moyens à prendre pour rendre ces lignes productives. Je prétends que le seul moyen d'atteindre ce but repose dans la fusion de toutes ces voies ferrées dans un seul et même réseau, et dans la mise de celui-ci sous la haute main de l'Etat. D'ici quelques semaines nous aurons, entre Toronto et Ottawa, quatre voies ferrées qui se feront la concurrence dans le transport des voyageurs et pour celui des marchandises. Je crois qu'une seule voie double ferait cette besogne beaucoup mieux. Nous devons nous débarrasser des doublements inutiles des voies ferrées, même s'il nous faut enlever les rails de quelques-unes pour les placer ailleurs où elles seront plus utiles. A mon sens, le problème qui s'impose à nous, c'est de réparer nos erreurs, d'essayer d'obtenir la nationalisation, d'une sinon de deux de ces lignes, puis d'envisager le problème véritable et de travailler à la fusion de ces voies ferrées et, après nous être débarrassés des lignes auxiliaires inutiles, d'assurer un bon service. Nous avons essayé de contruire des chemins de fer, mais nous n'avons pas donné le service que le peuple était en droit de réclamer, et nous ne pourrons jamais donner de service convenable en présence de tous ces chemins de fer qui nous font concurrence. On ne peut accomplir tout cela en une minute, mais on peut commencer à se préparer, et l'appel que je fais, aujourd'hui, en cette enceinte, est basé sur l'idée que nous devons commencer à nous préparer, et le projet de loi qui nous est soumis est le premier indice que je relève dans l'histoire de ce Parlement, qui indique que nous nous préparons réellement à la nationalisation de nos chemins de fer, nationalisation sinon complète, du moins partielle.

Quand ce chemin de fer s'adressa au Parlement, en 1898, j'étais membre de la Chambre, et lorsqu'il s'agit de subventionner la division Winnipeg-Port-Arthur du Nord-Canadien, je conseillai fortement la nationalisation de cette entreprise. M. Robertson, alors député de Toronto-est, et M. Richardson, représentant libéral de Lisgar, insistèrent avec moi sur la nationalisation du chemin de fer, disant que l'on devait le relier à l'Intercolonial. Si l'on s'était rangé à cet avis, cette ligne aurait pu, par la suite, devenir partie intégrante du Transcontinental; mais il n'en fut rien; nous avons subventionné le Nord-Canadien, nous n'avons pas cessé de le subventionner depuis ce temps-là, et c'est ce qui fait que nous sommes aujourd'hui dans de si beaux draps.

Il existe aujourd'hui trois lignes transcontinentales de chemin de fer qui se maintiendront Dieu sait par quels moyens; pour le moment, on constate qu'il ne se passe pas une seule année sans qu'elles reviennent solliciter de l'aide. Il paraît que le Grand-Tronc-Pacifique doit demander qu'on lui vienne en aide; le Nord-Canadien nous tend en ce moment la main, ce qui signifie qu'il va avoir une centaine de millions à dépenser. On ne sait pas au juste si cette dépense permettra de terminer l'entreprise. Nous avons fait voir dans le temps que l'on avait tort de doubler ainsi sans besoin ces lignes transcontinentales et d'y consacrer des sommes considérables; on a continué de subventionner ces entreprises jusqu'à ce jour, et c'est ce qui a déterminé la situation

dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui.

Il faut tâcher de reconquérir le terrain perdu, de se débarrasser des lignes inutiles. Comment il faudra s'y prendre, je l'ignore, mais c'est une tâche dont sauraient s'acquitter ceux qui ont foi en la nationalisation. Un parti grandit en ce pays qui est favorable à la nationalisation, et quand celle-ci sera devenue un fait accompli, nous serons en mesure de réglementer de façon effective le coût du transport en chemin de fer, ainsi que les taux du transport maritime. Je serais prêt, en vue de la nationalisation, à subventionner ou à acquérir une ligne de paquebots devant servir à soustraire les gens au paiement des taux excessifs de transport qui prévalent sur l'Atlantique Si les cultivateurs de l'Ouest ne réussissent pas aussi bien qu'ils pourraient faire, c'est parce que, disent-ils, les compagnies de chemin de fer et de navigation les assujétissent au paiement de taux exorbitants. Après avoir consacré des centaines de millions, presque un milliard à la construction de voies ferrées, on veut continuer de doubler sans raison les lignes de chemin de fer et de payer des frais sans nombre que le pays ne devrait pas être tenu de solder. Si l'on se mettait dès maintenant à réparer les erreurs passées, si l'on prenait possession de l'une de ces lignes-là pour la faire servir à cette fin, ce serait un commencement de réforme.

La question de la nationalisation des chemins de fer s'agite depuis le jour où, il y a quinze ans, cette compagnie s'adressa à la Chambre pour la première fois. Le très honorable député qui était alors leader de la Chambre déclarait à cette époque-là que la nationalisation ne lui inspirait guère de confiance; cette déclaration, il la refit lorsqu'il déposa le projet de loi tendant à l'établissement du Transcontinental national. Aujourd'hui, il semble avoir modifié sa manière de voir, puisqu'il dit que l'Etat devrait se faire attribuer la totalité des actions de la compagnie. S'il est possible, soit en faisant une dépense additionnelle, soit en se faisant donner une promesse de vente, de prendre possession de ce réseau, on ne doit pas laisser échapper l'occasion de le faire.

Tel qu'il est conçu, le projet me paraît marquer un pas dans la bonne direction; je considère qu'il tend au maintien du crédit du Canada, au dégagement d'une situation qui, sans cela, serait préjudiciable au pays, nuirait à notre crédit et entraverait le mouvement de la colonisation. Il est à cet égard certains points que je tiens à signaler.

[M. W. F. Maclean.]

Le ministre des Finances disait hier soir que la convention aura pour effet de restreindre le chiffre du capital du Canadien-Nord; c'est vrai. Le ministre se fait un mérite de cela, et je le félicite cordialement d'avoir modifié sa manière de voir, car j'ai déjà entendu des ministres des Finances, d'autres ministres et les juriconsultes du Gouvernement déclarer qu'il n'est pas nécessaire de réglementer le capital des compagnies de chemins de fer. Nous allons avoir pour la première fois une loi déterminant quel doit être le chiffre du capital de certaine compagnie de chemin de fer. Ce que l'on fait pour une compagnie, il faudra le faire également pour toutes les autres, et les Chambres ne devraient pas se séparer avant d'avoir décrété la réglementation du capital de tous les chemins de fer.

Le comité mixte du Sénat et de la Chambre des communes est déjà saisi d'un bill tendant à consacrer le principe de la réglementation du capital des diverses compagnies de chemin de fer, et l'on dit que ce bill ne sera pas voté au cours de la présente session. Dans ce cas, je conseillerais au Gouvernement de faire voter un bill dont l'article unique l'autorisât absolument à déterminer le chiffre du captial du Pacifique-Canadien et de chacune des autres compagnies de chemin de fer. J'ai déjà fait observer à la Chambre que l'augmentation incessante du capital du Pacifique-Canadien est préjudiciable à l'intérêt général, et que l'on devrait mettre ordre à cela. Les diverses motions que j'ai faites à ce sujet ont été invariablement rejetées, et il fut un temps où je ne pouvais même pas trouver de collègue pour appuyer mes propositions; mais le principe de la réglementation est maintenant admis.

Qu'est-il résulté de l'arrosage des actions du Pacifique-Canadien? Depuis que cette compagnie pratique l'arrosage, depuis qu'elle se permet de partager entre ses actionnaires des gâteaux de $80,000,000, la valeur de ses actions a décru de plus de $100,000,000. Il y aurait folie à souffrir plus longtemps que les compagnies de chemin de fer augmentent sans raison valable le chiffre de leur capital. Il fut un temps où le capital du Pacifique-Canadien était de $50,000,000; il aurait dû rester à ce chiffre; s'il y était resté, le pays aurait pu faire l'acquisition de ce réseau. Aujourd'hui, le capital de la compagnie est de plus de $200,000,000, les actionnaires sont des étrangers, et le chiffre du capital est trop élevé pour que les Canadiens puissent jamais s'assurer la haute main sur l'entreprise. Le capital du Pacifique-Canadien n'aurait jamais dû

excéder de beaucoup le chiffre des obligations émises par cette compagnie, et l'on aurait dû faire en sorte que les actions ordinaires, émises en quantité restreinte, donnassent la haute main sur l'entreprise aux actionnaires. De cette façon, le peuple canadien fût resté maître de la voie et nous nous trouverions en meilleure posture.

Il est donc bien évident que si nous restreignons aujourd'hui le capital du Nord-Canadien nous devrions en faire autant à l'égard de tous les autres chemins de fer du pays, et ne pas leur permettre d'augmenter leur capital, de l'arroser quand bon leur semble, afin que le produit de la vente des actions serve, chose qui s'est assez rarement vue jusqu'à présent, aux objets de ces entreprises. Si les actions du Nord-Canadien avaient été tenues en réserves, elles suffiraient presque aux besoins présents de la compagnie; si elles n'ont jamais servi aux objets financiers de l'entreprise, c'est parce que l'on a laissé la compagnie libre d'en disposer à son gré. Le devoir incombe donc au Parlement d'édicter dès la présente session une loi obligeant toutes les compagnies de chemins de fer du Canada à soumettre leurs combinaisons financières à l'approbation de la commission des chemins de fer. Ce sera là une heureuse conséquence du projet relatif au Nord-Canadien.

Je ne sais si la Chambre pourrait, à l'heure actuelle, aviser aux moyens d'acquérir le 60 pour 100 des actions qui restent au Nord-Canadien ou de s'en faire donner une promesse de vente. Le premier ministre ayant invité les membres de la Chambre à faire connaître leur avis, je lui conseille de rechercher s'il ne serait pas possible d'acquérir à un prix raisonnable la majorité des actions de ce chemin de fer. Peut-être les propriétaires y consentiront-ils, peut-être n'y consentiront-ils pas; j'aimerais cependant que l'on entamât des négociations, que l'on tentât dès maintenant un effort dans le but non seulement de compléter ce réseau et de maintenir le crédit de la nation, mais aussi d'assurer au pays la haute main sur au moins une grande ligne transcontinentale.

Maintenant que nous allons détenir 40 p. 100 des actions d'un chemin de fer, il ne faudra plus modifier le statut de l'Intercolonial, ni faire que tel chemin de fer ait, à l'égard du réseau de l'Etat, plus de droits que tel autre. Que diverses compagnies soient autorisées à se servir de l'Intercolonial et à y faire circuler leurs trains, fort bien! mais il faudra maintenir l'intégrité absolue du chemin de fer de l'Etat. En ces dernières années, on a discuté à différents temps, tant à la Chambre qu'ailleurs, divers projets tendant à l'aliénation de l'Intercolonial ou à restreindre l'utilité de ce chemin de fer au moyen de conventions défavorables, d'obligations excessives, etc. Il faut que l'Intercolonial reste sans entraves.

On va nous attribuer 40 p. 100 des actions d'une ligne transcontinentale; il faudrait tâcher d'acquérir le reste. Quoi qu'il en soit, il faut se tenir prêts à faire face aux éventualités que le Trancontinental national ou le Grand-Tronc-Pacifique tient en réserve. Cette entreprise n'est pas terminée; les travaux de construction se prolongent au delà des prévisions; il se peut que, contrairement à ce qu'on pouvait prévoir, le Grand-Tronc-Pacifique ne soit pas tenu de prendre possession de la ligne tant que le pont de Québec ne sera pas construit; or, il faudra encore un certain nombre d'années pour terminer ce pont. Dans ce cas, le Transcontinental nous tomberait sur les bras. La situation est sans issue et s'aggrave de jour en jour. Il importe donc de prendre des mesures en vue de la nationalisation d'un chemin de fer, de le relier à l'Intercolonial et, le cas échéant, de s'occuper du Grand-Tronc-Pacifique.

Tant mieux si la compagnie du Grand-Tronc peut faire un arrangement avec le Grand-Tronc-Pacifique, prendre ce réseau et donner un bon service mais, dans tous les cas, le pays doit avoir une ligne transcontinentale et cette ligne doit s'identifier avec le transcontinental contrôlé par le peuple et un système de transport transocéanique aussi contrôlé par le peuple. Bientôt nous aurons sur les bras le chemin de fer de la baie d'Hudson et il nous faudra créer une ligne transatlantique qui s'y rattache. Il nous faudra nous préparer pour cela. Il est inutile de construire une ligne comme celle de la baie d'Hudson pour nous trouver ensuite à la merci des compagnies transatlantiques comme nous le sommes aujourd'hui. Il ne sert à rien de construire des canaux de toutes sortes à travers le pays si nous demeurons à la merci des compagnies de transport intérieures comme nous le sommes aujourd'hui. Nous nous trouvons en quelque sorte dans une impasse, mais nous devons trouver le moyen d'en sortir, et si quelqu'un peut suggérer quelque chose qui apporte du soulagement au peuple de ce pays, je voudrais savoir ce que c'est si ce n'est pas la nationalisation.

Le peuple de l'Ouest nous présente un problème. Depuis quelque temps, du moins, l'Ouest est demeuré stationnaire et le peuple place la responsabilité de cette ques-

tion sur diverses causes. Ce qu'il condamne par-dessus tout ce sont les taux de transport exorbitants. Il comprend là dedans les taux des chemins de fer et ceux des compagnies maritimes. Actuellement, le Gouvernement a placé l'Ouest dans une position telle qu'il doit payer plus cher pour le transport qu'on ne paye dans l'Est. Longtemps je me suis élevé contre ce procédé. Les compagnies de chemins de fer croient qu'elles possèdent le droit de faire payer plus aux gens de l'Ouest qu'à ceux de l'Est. Le seul remède prompt et rapide et le moyen d'arriver à une unification des taux serait d'avoir une ligne nationale, placée sous la juridiction du Parlement et du peuple. Un chemin de fer national ne saurait pas plus faire de différence désavantageuse aux gens de l'Ouest en matière de transport que nous ne pouvons en faire actuellement en matière de timbres-poste. Ce qui est juste pour l'un l'est aussi pour l'autre; d'autant plus que le pays a payé pour tous ces chemins de fer et le peuple de l'Ouest a payé sa bonne part. Il a conséquemment droit à l'égalité des taux et la seule manière d'égaliser les taux et d'améliorer notre système de transports, c'est de nationaliser une ligne de chemin de fer et de la mettre sous la haute main du pays. Bien que je ne veuille pas déprécier le travail accompli par la commission des chemins de fer, je crois qu'il n'entre pas dans ses attributions de traiter un problème comme celui de l'égalisation des taux. C'est au Parlement qu'il appartient de traiter cette question et, bien que les chemins de fer aient actuellement le droit de se plaindre si le Parlement les forçait à abaisser leurs taux, ils ne pourraient rien dire si cette baisse était provoquée par un chemin de fer appartenant à l'Etat. En conséquence, tout ce que j'ai à dire à cette période du débat, bien que je puisse pouvoir ajouter quelque chose plus tard, c'est que la nationalisation d'au moins une ligne transcontinentale est la solution la plus facile et la plus rapide de cette situation. Je crois que le mouvement qui se fait aujourd'hui, si petit qu'il puisse être ou si vaste qu'il puisse être, est un grand pas vers la nationalisation telle qu'elle s'applique au chemin de fer du Canadian-Northern.

M. L. T. PACAUD (Mégantic): En me levant pour prendre part à ce débat, ce n'est pas mon intention, monsieur l'Orateur, de discuter longuement les résolutions qui nous ont été présentées pour être étudiées. Je ne prétends pas être à même de traiter à fond cette grande question qui entraîne des conséquences aussi importantes. Mais, monsieur l'Orateur, la discussion qui s'est faite, les discours qui ont été prononcés déjà au cours de ce débat ont passablement éclairci la situation. Ils ont fait disparaître certains doutes ou certaines craintes qui avaient été exprimés dans tout le Canada, au cours des derniers mois, à propos de la situation financière du réseau du Canadian-Northern. Leur but était apparemment de justifier aux yeux du peuple de ce pays l'attitude prise par le Gouvernement sur cette question. Mais, les discours des débats ont eu une valeur plus grande encore pour le peuple en nous faisant connaître beaucoup de l'histoire intime du Canadian-Northern. L'honorable député de Calgary (M. Bennett) dans son discours éloquent et fort intéressant, nous a déclaré qu'on pourrait en dire beaucoup plus long à cette Chambre et au pays si l'on prenait les moyens voulus pour cela. Pour ma part, je voudrais connaître toute la vérité et rien que la vérité.

Tout d'abord, permettez-moi de dire que je suis absolument de l'opinion qui a été exprimée au cours du débat et c'est qu'une troisième ligne transcontinentale est une nécessité future et ultime du pays si ce n'est pas encore une nécessité actuelle et immédiate. Ces mots sont pour moi des paroles d'espoir et de confiance dans l'avenir du pays. C'est la politique qui a été adoptée et c'est un espoir qui, je crois, est partagé par la majorité des Canadiens. Mais, monsieur l'Orateur, ce fait seul ne justifie pas une action hâtive en ce qui regarde les résolutions qui nous sont présentées. On demande aujourd'hui au Parlement de venir une fois de plus au secours du chemin de fer Canadian-Northern et cela jusqu'à concurrence de $45,000,000.

Nous avons été généreux envers cette entreprise de chemin de fer, par le passé. On nous dit aujourd'hui que nous devenons associés par cette convention. Je dis que dans ce cas notre premier devoir comme représentant du peuple est de voir ce que signifie cette association nouvelle pour la nation; car nous savons tout juste ce que nous allons payer, mais nous ne savons pas tout ce que nous allons recevoir pour notre argent. Je vais plus loin et je crois que notre devoir, même avant de discuter cette question au mérite, est de connaître les hommes avec lesquels nous allons négocier. On nous a dit au cours de ce débat que MM. Mackenzie et Mann ont

donné des preuves suffisantes de bravoure et de courage. C'est vrai, on ne saurait le nier; mais on pourrait dire sans danger d'être contredit qu'ils ont manifesté un zèle tout particulier à surveiller leurs propres intérêts. Nous ne saurions les en blâmer—loin de là.

Mais leur conduite, au cours des relations que nous, de cette Chambre, avons eues avec eux, devrait nous faire comprendre que nous avons, nous aussi, des intérêts à protéger, et ces intérêts sont ceux du Canada. Et s'il nous fallait revoir nos relations avec ces deux hommes, ainsi que le résultat de ces négociations, tout se résumerait à un mot: déception. Nous avons voté des millions au Nord-Canadien l'an dernier, mais nous les avons votés à une condition: c'était parce qu'on nous avait dit que la somme suffirait à terminer la ligne. Cette année, ces mêmes hommes frappent encore à notre porte pour demander une assistance supplémentaire. On nous a dit l'an dernier que si l'on votait ces millions, le Canada aurait le dixième du capital-actions du Nord-Canadien. Mais nous ne l'avons pas. Et lorsque le solliciteur général vient aujourd'hui nous affirmer qu'en vertu de cette convention nous allons avoir les deux-cinquièmes du titre de propriété, je me demande quelles garanties nous avons cette année en plus des garanties de l'an dernier, à l'effet que ces conditions se réaliseront jamais. Je prétends que nous devrions nous renseigner devant l'importance de ces faits. Sachons au moins sur quel terrain nous avons été trompés l'an dernier; nous pourrons peut-être éviter la répétition de telles supercheries. Il n'y a aucune nécessité de hâter cette mesure. Il n'y a pas à nos portes de crise financière comme celle qu'a si lugubrement dépeinte la presse conservatrice. Le Nord-Canadien peut affronter ses responsabilités — MM. Mackenzie et Mann nous le disent. Et ces résolutions nous le disent, car elles stipulent que pas un seul dollar de ces 45 millions ne sera employé à payer les obligations de la compagnie. Nous pouvons attendre et faire enquête; et voilà notre devoir dans les circonstances actuelles.

Un mot sur les garanties que nous devons recevoir pour cet argent. De prime abord, on nous dit que nous devons avoir une hypothèque sur le capital des compagnies auxiliaires; mais on nous avertit que dix de ces compagnies sont déjà hypothéquées pour $18,000,000. On nous assure que nous aurons une hypothèque flottante sur les propriétés du chemin de fer Canadian-Northern. Mais nous constatons que ces propriétés, aussi, sont hypothéquées pour $312,000,000. Nous devons aussi avoir une hypothèque sur les propriétés des compagnies auxiliaires, mais elle est limitée et ne couvrira pas le total de $45,000,000 qu'on nous demande de voter, et chacune de ces compagnies auxiliaires aura le droit de donner une hypothèque pour la partie seulement des $45,000,000 qui sera dépensée dans le territoire qu'elle exploite. Et en dernier lieu nous devons avoir quarante pour cent du capital commun du Canadian-Northern. Comme on l'a déjà dit, bien que nous donnions la grosse part de l'argent, nous n'aurons qu'une minorité d'actions et nous n'aurons aucun contrôle. Cela n'est pas satisfaisant, à mon avis. Le solliciteur général (M. Meighen) nous dit que c'était là la meilleure garantie que nous puissions avoir. L'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) nous assure que c'est un excellent marché. Mais immédiatement après l'honorable député de Calgary (M. Bennett) se présente, et après avoir parlé pendant quatre heures au cours desquelles il a donné l'histoire du Canadian-Northern, il nous avertit de ne pas nous hâter, car la base de ces résolutions est la déception, et rien que la déception. Je soutiens que notre devoir est d'examiner ces choses; et ces contradictions que nous avons entendues de la part des députés de la droite nous donnent des raisons encore plus fortes d'examiner cette affaire avant d'aller plus loin.

Quel a été le résultat des transactions, d'après ce que nous en avons entendu dans le débat? Quelle sera la posture du Canada? On nous affirme, et c'est la seule conclusion qui découle des arguments entendus au cours du débat, que si nous acceptons ces résolutions, le Canada sera le quatrième hypothécaire d'une entreprise qui est déjà imbibée de valeurs et de capital fictifs. Pour ma part, je ne saurais accepter ces propositions, et j'ai l'intention de voter contre elles.

J'aurais désiré appuyer sur d'autres aspects nombreux qui me convainquent encore que le Gouvernement n'a pas suffisamment protégé les intérêts du Canada. Si nous accordons l'aide qui nous est demandée nous devons avoir l'assurance que cet argent servira à payer les dettes, à compléter le chemin de fer afin que ces messieurs ne reviennent pas en demander d'autre. Je ne crois pas que la résolution nous donne cette assurance. Finalement, et c'est mon dernier grief, je ne puis pas comprendre pourquoi le Gouvernement n'a pas exigé du Canadian-Northern ce que le Parlement a exigé en 1884 du Pacifique-

Canadien dans des circonstances semblables à celles d'aujourd'hui. Si ces promoteurs veulent nous inspirer foi et confiance dans leur entreprise, ils devraient d'abord engager leurs biens personnels dans le succès final de leurs travaux et de leurs chemins de fer.

M. ALPHONSE VERVILLE (Maisonneuve): Monsieur l'Orateur, je prendrai quelques instants seulement pour exposer mes vues, non pas tant sur le côté financier de cette transaction que sur d'autres points. La masse du peuple qui suit cette discussion nous prend pour des escamoteurs. Le peuple dit, et avec raison, que nous jouons avec les millions depuis quelques années. L'année dernière on parlait de $35,000,000, et cette somme a été augmentée de $10,000,000 cette année, de sorte que nous sommes rendus à $45,000,000. La question est de savoir si nous faisons bien ou mal, mais à mon point de vue j'approuve fortement quelques-uns des arguments qui ont été apportés en faveur de l'étatisation de cette ligne. Si nous devons accorder cette garantie de $45,000,000 à cette compagnie, je devrais plutôt dire à ces deux hommes, pourquoi le Gouvernement ne va-t-il pas un peu plus loin et ne prend-il pas immédiatement pour l'Etat la propriété des chemins de fer au Canada. On apporte outre cette proposition beaucoup d'arguments qui sont toujours exactement les mêmes que l'on a apportés pendant de si nombreuses années en Europe, chaque fois que la question a été proposée. J'ai lu, il y a quelques jours seulement, qu'en Suisse, en 1900, 1901 et 1902, on avait apporté à peu près les mêmes arguments lorsque l'on a discuté la l'étatisation des chemins de fer. La Suisse, de même que d'autres pays européens, ont acheté les chemins de fer qui appartenaient aux compagnies particulières, et la première année il y a eu un déficit considérable dans leur exploitation par le gouvernement. On s'est, naturellement, servi de ce déficit contre la nationalisation des chemins de fer dans les autres pays où elle a été proposée. Mais le mouvement gagne constamment du terrain en Europe. La Suisse, l'Allemagne, la Belgique, et certaines parties de la France ont nationalisé leurs chemins de fer; et ce qui a été fait dans ces pays peut certainement être fait au Canada. Ceux qui apportent le déficit qui a eu lieu la première année dans l'exploitation des chemins de fer par le Gouvernement ensuite comme argument contre leur étatisation, omettent de donner la cause de ce déficit. Ils omettent de dire que les salaires des employés des chemins ont été considérablement augmentés, et qu'on leur a accordé aussi 52 jours de congé par année. Sur ces 52 jours, huit étaient consécutifs et sans perte de salaire. Naturellement, il y eut un déficit la première année.

Mais en 1903 il y avait un excédent plus fort que le déficit de la première année. On me dira peut-être que la Suisse, parce que c'est un petit pays, ne peut pas être comparée au Canada; mais si les lignes peuvent être exploitées avec succès en Suisse, en Allemagne ou en Belgique, bien que la Belgique soit un petit pays, je suis certain qu'elles peuvent l'être aussi au Canada. Si nous demandions au peuple aujourd'hui de se taxer pour acheter les chemins de fer, je suis certain qu'une grande majorité des électeurs répondraient clairement qu'ils sont en faveur de cette transaction. Actuellement, nous taxons le peuple indirectement. Par exemple, la garantie de $45,000,000 que nous nous exposons à payer signifie une taxe de $6 par tête de la population, hommes, femmes et enfants. Si nous demandions à un homme intelligent, en dehors des membres de cette Chambre, ou des gens comme Mackenzie et Mann, ou à un ouvrier si vous voulez, si nous devons imposer une hypothèque de $6 par année sur la tête de son bébé de trois mois, que dirait-il? C'est exactement ce que nous faisons aujourd'hui au moyen de la taxe indirecte. Nous avons, chaque année, un excédent de recettes dont le Gouvernement ne sait que faire. Cette année, l'excédent a été de $50,000,000, et nous sentons qu'il nous faut ou diminuer les taxes ou dépenser cet argent de quelque manière, et probablement le Gouvernement a décidé que le meilleur moyen d'employer cet excédent était d'accorder cette garantie de $45,000,000.

M. DeWITT FOSTER: L'honorable député prétend que nous allons payer ces $45,000,000 avec l'excédent? Je ne comprends pas bien son argument.

M. VERVILLE: Je ne m'attends pas qu'il le comprenne. J'ai dit et je répète que l'excédent cette année est de $50,000,000. C'est naturellement une grande ressource qui nous fournit l'argent dont nous pourrons avoir besoin pour payer cette garantie de $45,000,000. Je ne dis pas que nous aurons à la payer demain ou après-demain ou l'année prochaine, mais nous serons peut-être appelés à la payer; et d'après ce qui a été dit dans cette Chambre nous pouvons aussi bien admettre immédiatement que nous y serons obligés.

Nous avons aussi payé beaucoup d'argent. D'après moi, il aurait été beaucoup mieux de diminuer un peu la dette natio-

nale. Rien ne presse peut-être d'aider au chemin de fer, bien que les instances de Mackenzie et Mann indiquent qu'ils sont pressés. On a dit pendant ce débat qu'il faudra reconstruire plusieurs milles de chemins de fer, et dans ce cas-là on devra admettre que les travaux coûteront le double de ce qu'ils ont coûté il y a quelques années. Quelques honorables députés ont émis l'idée que nous devrions avoir une commission, mais je me rappelle que l'année dernière le Gouvernement actuel n'a pas demandé une commission pour une autre ligne de chemin de fer. Nous avons eu commission sur commission, et je suis certain que si une commission avait fait un rapport à la présente session, elle aurait trouvé un bon endroit pour placer l'excédent que nous avons aujourd'hui dans le trésor. En passant, je mentionnerai la commission sur la cherté de la vie, bien que je sache que ce ne soit pas le temps de discuter cette question. On nous a beaucoup parlé de la commission sur la cherté de la vie il y a quelques mois, mais nous n'en entendons rien dire depuis assez longtemps. Lorsque le temps arrivera, nous pourrons montrer comment cette commission travaille.

J'ai entendu dire, et tous les membres de cette Chambre l'ont entendu comme moi, que Mackenzie et Mann étaient millionnaires. Il paraît y avoir une organisation très forte et très déterminée entre les millionnaires qui exploitent le peuple au moyen des taux de transports et de la main-d'œuvre. S'il y a une raison pour laquelle je m'oppose surtout à ce que Mackenzie et Mann viennent demander de l'aide au Parlement, c'est parce qu'ils sont membres de la société des gens qui veulent devenir riches rapidement. Ce sont eux qui sont responsables de la grève du charbon sur l'île Vancouver dont il a été tant question. La chose n'a pas été mentionnée dans cette Chambre encore, mais nous savons tous que cette fameuse grève a été commencée dans les mines de Mackenzie et Mann. Si ces deux hommes sont si riches, pourquoi n'accordent-ils pas les demandes raisonnables des mineurs? Pourquoi n'ont-ils pas fait preuve de justice dans cette question? C'est ainsi qu'ils agissent dans l'Ouest. Chaque fois que Mackenzie et Mann s'adressent à cette Chambre, il me semble qu'il y ont plus d'amis qu'aucune autre compagnie. J'ai entendu deux honorables membres de cette Chambre dire qu'ils avaient été indirectement menacés par Mackenzie et Mann. Quel est le pouvoir qui existe derrière leurs menaces? Est-ce la puissance de leur argent ou autre chose?

J'ai dit que j'étais fortement en faveur de l'étatisation des chemins de fer. Si le Gouvernement ne prend pas possession des chemins de fer, il conduit indirectement le pays à la taxe directe. Je ne sais pas si je voterais demain pour la taxe directe. Si l'on proposait de voter $35,000,000 demain pour la milice, ou $2 par tête, je voterais probablement contre. Non seulement nous taxons directement le pays en accordant aux compagnies de chemins de fer et autres les pouvoirs que nous leur donnons, mais ce Parlement fédéral est un parlement d'intérêts privés. Les règles mêmes de cette Chambre paraissent favoriser les intérêts privés, parce que si un membre veut proposer un projet d'intérêt public, le règlement l'en empêche. Nous provoquons le mécontentement dans les masses populaires, et tôt ou tard il faudra en prendre la responsabilité.

On a dit que nous entrions en société avec Mackenzie et Mann. Pour ma part, je ne veux pas entrer en société avec ces hommes, parce que s'ils étaient absolument honnêtes, je crois qu'ils mettraient leur propre fortune dans cette entreprise. On nous dit aussi que nous aurons 40 p. 100 des actions ordinaires de cette compagnie. J'en connais assez dans les trusts et mergers et majorations du capital pour savoir ce que cela vaut. Lorsque le capital d'un chemin de fer est majoré, il lui faut payer les dividendes sur deux actions au lieu d'une, et il s'ensuit que les taux de transports doivent être élevés; et le Gouvernement est impuissant, soit par l'entremise de la commission des chemins de fer ou autrement à dire à ces magnats quels devront être leurs taux de transport. Je voterais plutôt en faveur d'un garantie plus élevée que $45,000,000, pourvu que le Gouvernement eût la haute main sur la compagnie. S'il est nécessaire, faisons disparaître entièrement Mackenzie et Mann, que l'on appelle si souvent "Sir" William Mackenzie et "Sir" Donald Mann. Je n'aime pas cela, et je ne leur donnerai pas ces titres; il y en a déjà beaucoup trop dans le pays.

Si cette ligne peut être administrée par deux hommes, elle peut l'être par le Gouvernement. N'a-t-on pas dit, l'an dernier, que l'Intercolonial devait passer aux mains de Mackenzie et Mann? On s'y serait opposé avec force, parce que l'Intercolonial est le seul chemin de fer de l'Etat. Un chemin de fer de l'Etat ne doit pas faire de bénéfices.

Celui de l'Australie a été d'un grand secours aux cultivateurs de cette colonie. On peut en dire autant des chemins de fer exploités par les gouvernements de tous les pays de l'Europe. Pour les raisons que j'ai données, je refuse de m'associer à Mackenzie et Mann. Je préférerais n'importe quels autres associés à ceux-là, et je serais même prêt à voter une plus forte somme que celle-ci et à en appeler au peuple sur ce point si nous décidions d'inaugurer immédiatement l'exploitation des chemins de fer par l'Etat. Nous allons bientôt faire l'essai de ce système, a dit avec raison l'honorable député de York-sud. En effet, s'il y avait un referendum à ce sujet, au moins les trois quarts des votes seraient favorables à cette innovation. Comme l'a rappelé l'honorable député, il a trouvé bien peu d'appui parmi la députation quand il a commencé à agiter cette question. Mais le peuple s'est instruit, il s'est fait une juste idée des opérations de magnats comme Mackenzie et Mann, et il est arrivé à la conclusion que la nationalisation des chemins de fer serait conforme à l'intérêt public et surtout à celui de la classe agricole. Je désirerais seulement faire consigner au compte rendu des Débats les raisons pour lesquelles je m'oppose à cet octroi de $45,000,000 et refuse de m'associer avec des magnats comme Mackenzie et Mann.

M. A. DeWITT FOSTER (King) (N.-E.): Monsieur l'Orateur, je n'entends pas faire un long discours, mais comme je représente un comté des Provinces maritimes et que le projet soumis à cette Chambre intéresse au plus haut degré la population de ces provinces, je crois devoir dire quelques mots en faveur de la proposition du Gouvernement et répondre à l'offre que le solliciteur général a faite à la députation de suggérer des moyens susceptibles de rendre cette proposition plus avantageuse pour le pays. Les conditions et l'esprit du projet de résolution me paraissent convenir à la situation. Nous cherchons la solution d'un des plus gigantesques problèmes qu'un gouvernement ou un pays ait jamais eu à résoudre. Nous ne pouvons reculer, il nous faut agir, et cela, la gauche, la droite, le chef de l'opposition, les députés de Calgary et de Kingston, toute la députation, enfin, l'admet. Bien que la majorité ne partage pas l'opinion des députés de Calgary et de Kingston, je me plais à reconnaître qu'ils ont prononcé deux des discours les plus instructifs et les plus brillants qu'on ait encore entendus dans cette Chambre, et se sont noblement acquittés de ce qu'ils pensaient être leur devoir envers le pays.

La gauche a dirigé contre ce projet de résolution un feu épars et s'est attaquée non pas au principe, mais aux détails de cette mesure. Cette union de la gauche avec la droite sur une question de principe fait honneur au bon sens de la députation et est de nature à encourager le jeune homme au début de sa carrière politique. En critiquant les détails de mesures publiques, l'opposition remplit un devoir qu'il faut reconnaître, elle cherche à rendre service au pays et elle prouve, par le fait même, que tout l'amour du bien public se trouve chez les ministériels.

Je félicite le premier ministre et ses collègues d'avoir résolu ce problème comme ils l'ont fait et d'avoir résolu aussi avec la fermeté et le courage que l'on sait, les autres difficultés qui se sont présentées. A ma connaissance, le Gouvernement ne s'est attiré partout que des louanges pour s'être chargé de cette proposition dans un temps de malaise financier et à une époque où notre crédit à l'étranger eût pu gravement souffrir de toute lenteur de sa part à chercher la solution des grands problèmes nationaux, y compris celui-ci, qui est peut-être le plus important de tous. Il y a probablement en Angleterre 75,000 ou 80,000 hommes qui ont placé leur argent dans l'entreprise du Nord-Canadien, parce qu'ils le croyaient soutenu par le Gouvernement canadien. Qu'ils aient eu tort ou raison, qu'auraient-ils pensé de ce pays et de son Gouvernement, si ce projet eût été raté et si la compagnie eût été mise en liquidation? Eux qui vivent au cœur du pays d'où nous vient le capital nécessaire au progrès de notre jeune nation, ils se seraient sentis pris de panique et auraient cherché des placements dans des pays dont les gouvernements savent mener à bonne fin leurs entreprises. C'est un principe fondamental, en économie politique, que le capital est défiant. Le capitaliste cherche des revenus raisonnables, mais surtout des placements sûrs. Si les capitalistes anglais ont placé de l'argent au Canada, c'est qu'ils avaient confiance à ce pays et savaient les valeurs de nos chemins de fer et de nos municipalités sauvegardées par les représentants du peuple au Parlement fédéral et aux parlements provinciaux.

La gauche s'avoue qu'elle ferait comme le Gouvernement, si elle était au pouvoir. Nous devrions faire trêve à la critique pointilleuse et nous occuper de faire comprendre au peuple l'absolue nécessité de la mesure dont il s'agit et dont la gauche admet le

principe. Il est des hommes politiques qui cherchent à tromper le peuple sur les grandes questions qui se présentent. Il me semble qu'ils devraient s'élever au-dessus des mesquins intérêts de parti et dire au peuple l'entière vérité. La gauche est tenue de reconnaître la vérité des faits et de dire au peuple que le Gouvernement s'est évertué à sortir le pays, le mieux possible, de l'impasse où il se trouvait par rapport au Nord-Canadien. Je crois fermement au principe que les représentants du peuple devraient toujours se fier au peuple.

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt le discours de l'honorable député de Maisonneuve (M. Verville). Son trop grand attachement à son parti l'expose parfois à des erreurs de jugement; mais je lui tiens compte de ce qu'il songe souvent à nous communiquer les opinions de la classe ouvrière. Toutefois, je n'ai pu comprendre à quoi il voulait en venir cet après-midi.

Je me doute bien qu'à son idée je suis un peu épais. Je ne me crois pas un grand génie, mais en lui posant une question, ce n'a pas été dans le but de l'embarrasser, mais afin de savoir où il voulait en venir; car j'ai supposé qu'il nous communiquait l'opinion de ceux dont il se dit le porte-parole. J'avoue que ses réponses n'ont guère dissipé mon ignorance. Nous sommes en train de garantir les obligations de cette compagnie, et, si elle est mise en liquidation, la voie sera à nous, avec ses dettes, naturellement. Si le parti libéral était au pouvoir, il ne pourrait faire mieux, à moins d'accroître la garantie que l'on se propose aujourd'hui de donner à la compagnie. Cela étant, à quoi aboutit ce raisonnement de l'honorable député (M. Verville)? Il dit que ces 45 millions seront pris sur l'excédent. Je lui demande si c'est bien là ce qu'il a voulu dire, et la réponse qu'il me donne n'arrive pas, je l'avoue, à m'éclairer sur la situation. L'honorable député assure que, depuis l'arrivée au pouvoir des conservateurs, ils jonglent avec les millions, et il me semble qu'après avoir pendant de longues années donné son appui au gouvernement libéral, l'honorable député doit savoir à quoi s'en tenir sur cette sorte de jongleries et, en se servant de ce langage, peut-être s'est-il rappelé certains événements de cette époque, et a-t-il parlé par réminiscence. On sait que l'administration précédente a poussé à l'extrême cet art de jongler avec les chiffres, et qu'elle a enfoui dans la construction d'une ligne jusqu'à 234 millions. Sur cette somme, un rapport que l'on a mis devant nous assure qu'il a été dépensé inutilement 40 millions des deniers publics. Il se peut que l'honorable député de Maisonneuve ait pensé à ce qu'a fait autrefois son parti sous ce rapport. Malgré son opposition au projet, il ne laisse pas de dire qu'il serait tout prêt à voter des fonds encore plus considérables s'il pouvait être certain que le Gouvernement sera le maître de la situation. L'honorable député me semble avoir changé d'avis sur la question de la nationalisation des services publics. Jamais je ne lui ai entendu rien dire dans cette Chambre en faveur de cette théorie; jamais non plus je n'ai trouvé dans le compte rendu de nos débats un seul discours où il ait prêché cette doctrine. Toujours est-il qu'il a donné son appui à un gouvernement opposé à la nationalisation des services publics.

Il est une question que mon honorable ami de Calgary (M. R. B. Bennett) me semble avoir traitée avec beaucoup de maîtrise, et je désirerais, monsieur l'Orateur, y revenir pendant quelques instants: c'est la question de savoir si, avec ses sept millions d'habitants, le Canada est en mesure de soutenir trois chemins de fer transcontinentaux, dont les voies ont un parcours total de 33,000 milles. Je n'ignore point que je m'expose à une réplique mouvementée du très honorable chef de l'opposition, pour les talents oratoires de qui personne n'éprouve une plus profonde admiration que moi. Je ne le cède à personne dans mon admiration pour cet homme à de certains égards. Je sais qu'avec son éloquence accoutumée, il me dira que, si notre population ne doit jamais dépasser 10 millions d'âmes, il y a dans le pays des gens qui croient que c'est trop de trois lignes de voie transcontinentale; mais à cela je répondrai que personne dans cette Chambre, personne dans le pays, ne croira, si l'on veut bien y penser, que nous allons en rester à sept millions, à huit millions ou même à dix millions.

L'accroissement normal de notre population est de 400,000 âmes par an. Pour un pays de cette étendue et d'une telle diversité de conditions, c'est trop de 400,000 habitants pour qu'il soit possible de nous les assimiler et d'en faire de bons citoyens dans un an. Admettons que le Canada progresse à cette allure quant à sa population, et je dirai avec l'honorable député de Calgary que le pays ne saurait être en mesure aujourd'hui, non plus que d'ici à

quelques années, de soutenir trois lignes allant de l'Atlantique au Pacifique, avec tous leurs embranchements, et donner en même temps au public ce que réclament les députés de l'Ouest qui sont de l'opposition, c'est-à-dire des prix de transport diminués.

Je désirerais faire mettre au compte rendu des Débats certains calculs que j'ai établis et qui, il va sans dire, sont sujets à correction. Je crois cependant qu'ils seront acceptés comme étant à peu de chose près d'accord avec les faits. Il y a dans le pays à l'heure présente environ 1,300,000 producteurs de toute classe, dont 700,000, en chiffres ronds, s'occupent de culture; le reste se forme de fabricants ou autres exerçant divers métiers. Nous y avons 30,000 milles de voies ferrées et, comme quelqu'un le faisait observer l'autre soir, c'est le plus long parcours que l'on trouve dans aucun des pays du continent américain d'égale population.

C'est-à-dire que, pour 43 producteurs, il y a un mille de chemin de fer. Je mets à $102,000 par mille la valeur du Grand-Tronc-Pacifique, à $75,000 celle du Pacifique-Canadien, et à $60,000 environ celle du Canadian-Northern. C'est donc une moyenne de $75,000 par mille d'une valeur selon laquelle les chemins de fer doivent gagner de quoi acquitter les charges qui pèsent sur leurs obligations, et payer en même temps à leurs actionnaires un dividende de 6 pour 100. Les uns font mieux, mais d'autres ne font pas autant. Mettons à 6 p. 100 la moyenne des dividendes pour ces trois réseaux, une fois qu'ils seront en bon train et après que se trouvera payé l'intérêt sur leurs obligations. Quelqu'un dira que le Canadian-Northern et le Grand-Tronc-Pacifique n'arriveront jamais à payer 6 p. 100. Je ne dirai pas le contraire, mais je dirai qu'après acquittement des 5 ou 4 et demi p. 100 à payer sur leurs obligations et après avoir ensuite payé un dividende sur les actions ordinaires au taux de 6 p. 100, nous serons bien près de la situation que je viens de décrire. Quarante-trois producteurs auraient donc à soutenir un mille de chemin de fer d'une valeur moyenne de $75,000. Mettons que les obligations soient à 4 et demi p. 100 et que les actions de la compagnie forment en moyenne le quart de la valeur totale de la ligne, sur lesquelles actions il doive être payé un dividende de 6 p. 100. Selon le calcul le plus bas, l'ensemble de ces charges formerait alors une somme de $4,500 à $5,000 par mille pour chaque mille de ces 30,000 milles de voies ferrées. Il se trouvera en conséquence 43 personnes se taxant pour l'entretien de ces voies, et chacune d'elles devra payer au moins $102 à cette fin. Songez un peu à ces 43 producteurs à qui l'on impose une taxe de $102 par tête, soit qu'ils donnent ou ne donnent pas une livre de marchandise à porter.

Pour présenter les choses sous un autre aspect, mettons encore 30,000 milles de voies ferrées d'une valeur moyenne de $75,000 par mille; cela fait environ 2,250 millions en tout, à l'égard desquels il faut que 1,300,000 producteurs gagnent 6 p. 100, ou 135 millions; c'est-à-dire $102 par tête. En présence de ces chiffres, je crois avoir raison de dire que nous sommes en avance sur les progrès du pays en voulant qu'il s'y trouve trois transcontinentaux.

Avec un réseau dont la voie principale serait de 5,000 milles de long et dont les embranchements constitueraient un parcours total de 25,000 milles, mettant par là en valeur un territoire d'une étendue inouïe, l'Etat, à qui cette voie appartiendrait, alors que le pays aurait une population de 15 ou 20 millions d'âmes, pourrait être en mesure de soutenir cette ligne, de réduire les frais de transport et de peupler certaines régions jusqu'ici négligées; mais dans l'état actuel des choses, nous n'avons que faire, selon moi, de trois transcontinentaux. Ce n'a pas été toutefois l'avis qu'ont exprimée le ci-devant premier ministre et ceux qui l'entourent. Ils ont perdu le pouvoir en 1911 et, comme il faut que les affaires du pays suivent leur cours, nous avons pris les rênes de l'administration, et c'est nous aujourd'hui qui avons à résoudre ce problème. Aussi, il me semble que le Gouvernement s'y est appliqué de la bonne manière.

On nous a souvent répété dans cette Chambre pendant le cours du présent débat que les garanties prises par le Gouvernement ne sont d'aucune valeur. Je ne dirai qu'un mot à ce sujet. Qu'elles aient ou n'aient pas de la valeur, c'est ce dont je ne suis pas bon juge; mais, après avoir écouté ce que de part et d'autre chacun en a dit, il me paraît qu'il était impossible d'obtenir davantage. Aucun membre de la gauche jusqu'à présent n'a pu signaler un seul point à l'égard duquel nous aurions pu obtenir davantage. Deux ou trois députés ont bien dit, il est vrai, que nous aurions dû nous faire remettre une majeure partie des actions; mais, tout de suite, un autre ajoute que ces actions ne valent rien. Si elles ne sont d'aucune valeur, à quoi sert d en avoir la majeure partie? Les actions, dites-vous, font de ceux qui en disposent les maîtres de la voie. Cela est vrai; mais que le Gou-

vernement devienne le maître de la ligne, que s'ensuivra-t-il? Il s'ensuivra que toutes les responsabilités de la compagnie seront à la charge du Gouvernement. Les promoteurs actuels de l'entreprise, à qui il ne restera plus que les quatre dixièmes de ces actions, seraient fondés à dire au Gouvernement: A vous de compléter un réseau dont vous êtes le maître presque absolu. Enlevez à la compagnie cette maîtrise, et vous lui faites perdre l'espoir de tout profit, espoir qui l'encouragerait à parachever son réseau. Il faut, au contraire, laisser aux promoteurs de cette espérance jusqu'à ce que la ligne soit finie, et si alors la convention mise sur le bureau n'était pas exécutée d'une manière satisfaisante, la voie deviendrait la propriété de l'Etat. Quel arrangement meilleur pourriez-vous avoir?

Cependant, il est une proposition que je désire soumettre et dont la mise à exécution serait, à mon avis, à l'avantage, en premier lieu, de mes commettants, en second lieu, des Provinces maritimes, et, en troisième lieu, de l'ensemble du Dominion. D'honorables députés prétendront peut-être que je devrais intervertir cet ordre, et faire passer le Dominion avant tout le reste, mais pour le moment je me montre égoïste. Il s'agit du transport des produits canadiens une fois qu'ils ont atteint le littoral de l'Atlantique, le port d'Halifax ou celui de Saint-Jean. Je ne trouve pas à redire à la teneur de ce projet de résolution, mais lorsque nous nous serons formés en comité général, je songe à proposer que nous prenions des mesures pour ajouter au traité une stipulation aux termes de laquelle Mackenzie et Mann retireraient leurs paquebots de la coalition qui opère entre Saint-Jean et Halifax, d'une part, et Londres et Liverpool, de l'autre, et s'engageraient à transporter les marchandises des ports canadiens aux ports transatlantiques à des taux justes et raisonnables, au lieu des taux majorés par 50 ou 100 p. 100 que le trust de l'Atlantique s'est mis à exiger depuis deux ou trois ans. Mais quelqu'un va me dire: Dès qu'ils auront pris ce parti, les autres membres de la coalition, y compris les grands armateurs de l'Europe, vont abaisser leurs tarifs et forcer Mackenzie et Mann à capituler. Eh bien, monsieur l'orateur, s'ils le font, et s'il peut être démontré aux représentants de notre Gouvernement, par l'intermédiaire d'une commission nommée pour cet objet que c'est ce qu'on a fait, je serais prêt dans l'intérêt de la classe agricole que je représente, et qui expédie près de deux millions de barils de pommes par année, à demander que le Gouvernement rembourse à la compagnie jusqu'au dernier dollar qu'elle aura perdue par suite des menées de cette coalition. J'irai plus loin, et je dirai que, dans ces conditions, le Gouvernement pourrait fort bien avoir sa propre ligne de paquebots. Et si les paquebots de Mackenzie et Mann ne sont pas assez nombreux, je suis d'avis que le Gouvernement devrait demander un crédit suffisant pour se procurer le nombre voulu de paquebots, disons cinq, moyennant une dépense d'à peu près $2,500,000, afin de nous permettre d'inaugurer une ligne de steamships, avec les deux ou trois paquebots que Mackenzie et Mann ont déjà en réquisition.

J'accepte le projet de résolution qui a été soumis à la Chambre comme exprimant le marché le plus avantageux que le Gouvernement canadien ait jamais conclu avec une compagnie de chemin de fer ou autre, ou qui ait jamais été soumis au Parlement. J'ai indiqué quelle addition je ferais à ce traité. Ceux qui sont chargés d'assurer l'adoption de ce projet de résolution jugeront peut-être ma proposition inapplicable. On en fera ce qu'on voudra. Je ne pose pas en esprit supérieur, capable d'en remontrer aux auteurs de ce projet. Ce que j'en fais est simplement dans le but de venir en aide à mes commettants et de contribuer à la solution d'un autre problème que notre Gouvernement sera appelé à résoudre, s'il reste au pouvoir, ou que nos adversaires auront à résoudre, s'ils l'emportent aux élections, et ce problème c'est le transport de nos produits sur les marchés du monde entier, en dépit d'une coalition qui extorque de 6 à 8 millions à une classe de notre population, sans parler de plusieurs millions qu'elle extorque aux autres classes. Tel est le problème que le Gouvernement est appelé à résoudre, et j'ai confiance que nos ministres vont mettre cette question à l'étude et vont la régler comme ils ont réglé d'autres questions qui leur ont été soumises, et qu'ils ont réglées au mieux des intérêts du peuple.

Ce marché est avantageux pour les Provinces maritimes, comme je l'ai dit, en ce sens qu'il nous assure quelque chose que nous n'avions pas: désormais le trafic transcontinental, au lieu d'être détourné du côté de Portland, comme cela se faisait sous le régime de traités antérieurement conclus, devra aux termes de ce contrat, être dirigé sur les ports de Saint-Jean et d'Halifax, et bien plus, devra y être transporté à des taux n'excédant pas ceux prélevés sur les marchandises expédiées à Portland, ou aucun autre port des Etats-Unis qui géographiquement pourra se trouver un peu plus rapproché. C'est directement dans l'intérêt des

Provinces maritimes et du comté que je représente. Pourquoi? Parce que plus nous aurons de trafic aboutissant à Halifax et Saint-Jean, plus il faudra de steamships pour transporter ces marchandises outremer. Nous dépensons des millions pour développer le port d'Halifax et le pourvoir des installations requises pour la manipulation du trafic transcontinental. Plus nous aurons de lignes de paquebots, et plus les cultivateurs de mon comté et de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick également, comme du reste du Dominion, seront à même de faire transporter leurs produits sur les marchés universels.

Parce que je considère ce marché comme le plus avantageux qu'il nous fût possible de faire dans les circonstances et eu égard aux conditions dans lesquelles le pays se trouve aujourd'hui; parce que, autant que je sache, toutes les précautions ont été prises pour sauvegarder les intérêts des habitants de l'Est et de l'Ouest; parce qu'il assure le trafic du transcontinental aux Provinces maritimes, et de cette manière favorise l'écoulement des produits des Provinces maritimes et du pays généralement, grâce à un mouvement plus actif de la navigation, je me ferai un devoir de voter en faveur du projet de résolution proposé en cette Chambre par le Gouvernement.

M. ROCH LANCTOT (Laprairie-Napierville) (texte): Monsieur l'Orateur, la résolution présentée par l'honorable premier ministre dans le but de venir en aide en accordant une somme de 45 millions de piastres à la compagnie du Nord-Canadien, est d'une importance telle, que j'ai cru que je faillirais à mon devoir de représentant des électeurs de Laprairie-Napierville, si je ne venais pas vous donner ma manière de voir sur cette question.

Je dois tout d'abord vous déclarer que je serai bref. Je discuterai peu le rapport qui nous a été soumis, rapport préparé par les employés du Nord-Canadien, et aussi par MM. Mackenzie et Mann eux-mêmes, les plus intéressés. Je me demande, monsieur l'Orateur, pourquoi le Gouvernement n'a pas pris autant de précaution pour cette affaire du Nord-Canadien qu'il en a mise dans l'enquête qu'il a faite pour la construction du Transcontinental, et pourquoi cette précaution prise par ce Gouvernement au sujet de l'enquête faite par MM. Gutelius et Staunton, non pas, monsieur l'Orateur, afin de savoir si le pays devait continuer cette entreprise, mais purement et simplement pour savoir si l'argent du peuple avait été dépensé honnêtement par la commission créé par l'ancien Gouvernement pour la construction du Transcontinental national. Ce rapport déposé sur le bureau de la Chambre nous dit que 140 millions ont été dépensés, et que pas un seul centin n'a été détourné pour le bénéfice personnel des membres de cette commission. Ce rapport nous dit que le chemin coûte trop cher, que nous aurions dû bâtir à meilleur marché, que tout a été fait de première classe, mais que nous aurions dû faire des ponts en bois, enfin, que nous aurions dû faire un chemin de deuxième ou troisième classe, et après quelques années, imiter l'exemple du Pacifique-Canadien qui, aujourd'hui, remplace les ponts en bois par des ponts en fer, remplace les rails de 60 livres par des rails de 85 livres.

N'est-il pas vrai, monsieur l'Orateur, que la commission a agi dans tout cela suivant le contrat passé en 1903, entre le gouvernement et le Grand-Tronc. Ce chemin de fer a coûté plus cher que le gouvernement du temps croyait qu'il coûterait, mais les causes vous sont connues, l'augmentation du prix des matériaux, de la main-d'œuvre, etc., expliquent cette augmentation du coût

Il faut aussi prendre en considération que cette partie de la ligne qui s'étend de Québec à Cochrane passe dans une région inhabitée; qu'il faut tenir compte de la nature du sol en certains endroits, qu'il a fallu couper des montagnes ici et là et j'ajoute des montagnes de roc solide, qui a fallu traverser des lacs immenses et, en plus de tout cela, le transport du matériel par les entrepreneurs pour faire ces travaux. Je dis donc, monsieur l'Orateur, que le coût de ce chemin ne peut servir de base de comparaison avec celui du Canadien-Nord. Considérant de plus la qualité du Trancontinental comparée à celle du chemin du Nord-Canadien qui n'est, ni plus ni moins, qu'un chemin de colonisation et fait, en bien des cas, pour gagner les subsides; il n'y a donc pas de rapprochement raisonnable à faire entre ces deux entreprises.

Remarquez bien, monsieur l'Orateur, que je ne blâme pas le Gouvernement d'avoir fait une enquête sur la construction du Transcontinental. Au contraire, j'en suis content, et ceci me permet de vous dire que si le Gouvernement est justifiable d'avoir dépensé une centaine de milliers de piastres pour savoir s'il pourrait découvrir quelque chose de mal contre l'ancienne administration, je dis que ce même Gouvernement serait cent fois plus justifiable si, avant de demander à cette Chambre de lui voter quarante-cinq mil-

lions, il faisait faire une enquête complète et sous serment sur tout ce qui se rapporte à la contruction du Nord-Canadien. Une telle enquête permettra au Gouvernement de soumettre à cette Chambre et au peuple de ce pays un rapport démontrant où nous en sommes et le montant qu'il faudra pour terminer cette voie ferrée. C'est tout le contraire qui a eu lieu. Que dit le Gouvernement? Que ce chemin de fer coûte plus cher qu'on ne le prévoyait, que les matériaux et la main-d'œuvre ont augmenté de prix. Je suis surpris, monsieur l'Orateur, d'entendre de semblables déclarations de la part du très honorable premier ministre, du solliciteur général et du ministre des Finances. Est-ce que ces derniers ont argumenté de la sorte lors de la discussion en cette Chambre sur le rapport Gutelius-Staunton, admettant que le Transcontinental avait coûté trop cher, mais expliquant, comme ils le font maintenant pour le Nord-Canadien, à quoi cela était dû. Non, monsieur l'Orateur, c'était un rapport pour tâcher de jeter du discrédit sur l'ancienne administration, voilà tout.

L'honorable solliciteur général (M. Meighen), l'auteur de cette résolution, nous déclare que le Nord-Canadien ne peut plus continuer son entreprise. Je dois, entre parenthèse, féliciter le premier ministre du choix judicieux du présent solliciteur général. S'il travaille peu pour le pays, il fait beaucoup pour son parti, soit pour préparer des rapports contre l'ancienne administration, soit pour faire avaler, par cette Chambre, de la législation qui n'est pas dans l'intérêt du peuple, mais dans l'intérêt de certains individus en particulier, et pour cela le solliciteur général excèle.

Monsieur l'Orateur, je suis un cultivateur de profession. Je ne prétends pas pouvoir discuter cette question avec l'honorable solliciteur général, au point de vue de toutes les ruses que peut y mettre un avocat retors. Mais je veux discuter avec vous pour quelques instants cette question au point de vue des affaires, telle qu'elle doit l'être.

En 1884, les directeurs du Pacifique-Canadien eurent besoin de l'aide du gouvernement, et que fut-il exigé par le gouvernement du temps? Le gouvernement d'alors exigea que les directeurs de cette compagnie se rendissent responsables pour la pleine valeur, et ensuite le gouvernement fut le second endosseur. Du reste, comment peut-il en être autrement? N'est-il pas vrai que celui qui endosse les billets à droite et à gauche, sans s'occuper de la solvabilité des individus prometteurs paie dans la plupart des cas? Cette entreprise fut commencée en 1896 par MM. Mackenzie et Mann. Qu'étaient ces messieurs en 1896 Pas très riches, n'est-ce pas? Aujourd'hui, ils sont riches et passent certainement pour les hommes les plus riches du Canada. Dans quel genre d'affaires ces messieurs ont-ils fait leur fortune? Dans la construction du Nord-Canadien comme étant les contracteurs de cette entreprise. Ces fonds n'ont pas été mis pour le bénéfice du Nord-Canadien, mais bien dans des entreprises privées telles que le Toronto Street Railway, le chemin électrique de Niagara-Falls à Toronto, le Winnipeg Electric Railway, dans des mines de charbon, des puits de pétrole, des limites à bois dans la Colombie-Anglaise. Ils ont des millions d'acres de terre partout dans le pays. Je suis informé que ces messieurs possèdent une fortune personnelle, tant au Canada qu'aux Etats-Unis, et au Mexique, d'au moins cent millions de piastres.

Si tel est le cas, monsieur l'Orateur, je me demande pourquoi ce Gouvernement n'exige-t-il pas que ces messieurs endossent les premiers, comme l'a exigé en 1884 le Gouvernement du Canada pour les directeurs du Pacifique-Canadien, c'est-à-dire, d'obliger ces messieurs de mettre d'abord tout leur avoir, le Gouvernement du Canada garantissant ensuite la différence si la fortune personnelle de ces messieurs n'est pas suffisante pour payer cette différence. En 1884, le gouvernement aurait été appelé à payer la balance seulement; dans ce cas-ci, si le Gouvernement exigeait que la fortune personnelle de Mackenzie et Mann fut mise en garantie la première, alors, quant à ce qui me concerne, je ne m'objecterais pas à ce que le Gouvernement soit le deuxième endosseur.

Voici pourquoi je suis opposé à cette résolution. L'an dernier le ministre des Finances demandait à cette Chambre 15 millions pour compléter ce chemin, et cela devait être définitif. Cette année on vient demander trois fois autant, et le rapport que nous avons devant nous démontre que cela prendra encore 100 millions pour compléter ce chemin.

Je suis d'opinion, monsieur l'Orateur, que cette ligne principale, appelée un nouveau transcontinental, ne pourra jamais être exploitée avec profit pour les raisons suivantes: d'abord, cette ligne n'est pas construite pour faciliter le passage de gros trains chargés de blé de l'Ouest, parce que les rampes sont trop fortes, et enfin le chemin,

tel que construit, ne pourra pas lutter avantageusement contre les lignes déjà existantes, c'est-à-dire le Pacifique-Canadien et le Grand-Tronc-Pacifique. De plus, monsieur l'Orateur, je suis persuadé que l'objet visé par MM. Mackenzie et Mann n'est pas d'exploiter eux-mêmes ce réseau de chemin de fer, mais bien d'en tirer le plus de profits possibles pour leurs intérêts personnels.

La preuve de mon avancé, je la trouve dans le fait que le Gouvernement n'exige pas la garantie personnelle de ces messieurs, et quand même le Gouvernement l'aurait exigée, je suis persuadé que Mackenzie et Mann l'auraient refusée.

Comme je le disais il y a un instant, MM. Mackenzie et Mann possèdent des millions même au Mexique, comme l'affirmait le vice-consul anglais, à Monterey, de passage à Ottawa, jeudi dernier, le 14, dans une interview donnée au représentant de l'"Evening Journal" d'Ottawa. Voici les paroles même du vice-consul telles que rapportées par ce journal:

Mackenzie et Mann possèdent, à Monterey, pour plus de $14,000,000 de propriété. Les tramways, le système d'éclairage de la ville et partie des chemins de fer leur appartiennent.

Comme on le voit, ces messieurs ne sont pas bien à plaindre, après tout, et ce ne sont pas là les seuls placements qu'ils aient en dehors du Canada.

Je suis opposé, monsieur l'Orateur, à ce que le Gouvernement accorde de l'aide à Mackenzie et Mann, si ces derniers ne veulent pas risquer leur argent dans leur propre entreprise qu'ils connaissent mieux que nous, cela veut dire que ce n'est pas prudent pour nous d'y mettre de l'argent, et s'il est dans l'intérêt du peuple canadien que l'entreprise soit continuée,—et je n'hésite pas un instant à dire qu'il le faut,—que le Gouvernement se charge de compléter la ligne, qu'il demande des soumissions dès maintenant pour finir cette voie ferrée, et de la sorte le pays en aura pour son argent. Dans l'intervalle, faisons une enquête des plus complètes, qu'elle soit conduite par des hommes compétents, dépouillés de tout esprit de parti, afin que la Chambre et le pays sachent où nous en sommes à la prochaine session. Ayant obtenu ainsi tous les renseignements désirables, la Chambre pourra se prononcer en connaissance de cause.

Autrement, monsieur l'Orateur, nous n'arriverons à aucun résultat pratique, et le peuple de ce pays ne sera pas satisfait. Ce chemin de fer doit présentement 312 millions. Si ce Parlement vote 45 millions,

cela portera la dette à 357 millions. Je crois pouvoir déclarer qu'il faudra encore plusieurs fois ce montant pour compléter cette voie. L'an dernier, l'honorable ministre des Finances demandait 15 millions, disant que c'était pour compléter cette voie. Cette année, ils ont si bien réussi que MM. Mackenzie et Mann demandent trois fois plus, soit 45 millions.

L'an prochain, mais plus certainement dans deux ans, ils demanderont 100 millions, et alors comme aujourd'hui on dira qu'il faut donner l'aide demandée. Je ne crois pas vous tromper, monsieur l'Orateur, en disant que ce chemin de fer coûtera au moins 500 millions lorsqu'il sera terminé. De plus, il faudra retoucher à plusieurs centaines de milles de ce réseau, soit pour remplacer les ponts en bois par des ponts en fer, soit pour diminuer les rampes ou remplacer les rails de 60 livres par des rails de 85 livres. Je crois être très modéré en vous disant que cela prendra au moins 100 millions de piastres pour mettre cette ligne en état convenable. Cela ajouté aux 500 millions, vous arriverez certainement avec un chemin de fer qui coûtera 600 millions et avec la perspective presque certaine que le pays devra prendre cette voie ferrée à sa charge un jour ou l'autre. Si tel est le cas, je me demande pourquoi le Gouvernement avancerait d'année en année des sommes telles que celle demandée aujourd'hui. Si MM. Mackenzie et Mann ont pu se tirer si bien d'affaire pour édifier leur propre fortune personnelle, et si mal pour le bien de la compagnie du Nord-Canadien, n'avons-nous pas raison de croire que de ces 45 millions une bonne partie sera affectée à l'avantage personnel de ces messieurs? Quand bien même l'honorable premier ministre nous aurait dit que MM. Mackenzie et Mann n'ont rien fait, n'ont pas réalisé de profits dans cette entreprise, les faits sont là, et ces faits prouvent que ces messieurs valent peut-être 100 millions de piastres lorsqu'ils n'étaient que de petits entrepreneurs au moment où ils commencèrent cette entreprise. Alors, ils ne se faisaient pas la vie aussi douce qu'aujourd'hui, tant s'en faut.

Avec ce régime-là, monsieur l'Orateur, il ne restera bientôt plus rien dans le Trésor, pas même assez pour payer la pension des juges en retraite, et j'espère qu'alors la bonne semence que j'ai jetée en terre germera, et que les réformes que j'ai demandées, bien qu'elles n'aient pas rencontré beaucoup d'adhérents, finiront par triompher.

J'espère même qu'alors j'aurai les sympathies de certains ministres.

Pourquoi, monsieur l'Orateur, tant retarder pour amener des mesures de cette importance devant la Chambre? Nous sommes ici depuis le 15 janvier, et il me semble que le Gouvernement aurait bien eu le temps de soumettre cette question avant aujourd'hui afin de permettre au Parlement de la discuter avec tout le temps désirable, sans être pressé d'en finir avec la session. C'est toujours la même chose, sous ce rapport, le Gouvernement actuel n'est pas plus à blâmer que l'ancien. Le fait est que, lorsque nous étions au pouvoir, le Gouvernement attendait jusqu'à la fin de la session pour soumettre de telles mesures. Pour moi, cela sent les élections, ces 45 millions-là. C'est ainsi que cela se passait lorsque nous étions au pouvoir, et à coup sûr on pouvait s'attendre à des élections générales.

Ne serait-il pas beaucoup plus dans l'intérêt public que de telles questions fussent mises devant la Chambre dès le commencement de la session? L'honorable ministre des Postes ne peut s'empêcher de croire que ce que je dis là est raisonnable et juste.

On peut dire la même chose du remboursement des déposants de la Farmers' Bank; on a attendu jusqu'à la fin de la session pour nous soumettre cette mesure. Tout cela me paraît un peu comme un homme qui va à confesse, qui passe les péchés véniels les premiers, et les gros péchés il les garde pour la fin. Je dis que les partis politiques agissent la plupart du temps de cette façon.

Il faudra que cela change. J'ai voulu faire changer bien des choses, mais je n'ai pas beaucoup réussi jusqu'à ce jour.

Avant de terminer, je tiens à déclarer ceci: c'est que les gouvernements devront à l'avenir faire attention et se méfier des agissements de ces magnats tels que Mackenzie et Mann. Dame rumeur veut même que ces magnats imposent au besoin au premier ministre le choix de ses collègues. De plus, avec ces millions accordés par le Parlement, il faut en mettre une part pour les élections. A cela, je réponds au Gouvernement: Faites de la politique pour le peuple, et de la sorte vous n'aurez pas besoin de fonds électoral pour les prochaines élections. Mais avec la manière dont vous administrez la chose publique, Mackenzie et Mann ne pourront jamais vous donner assez d'argent pour revenir au pourvoir.

Pour toutes ces raisons, je déclare que je suis opposé à l'octroi de ces 45 millions à messieurs Mackenzie et Mann.

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

Reprise de la séance.

2e LECTURE

Du bill (n° 199), déposé par M. Boys, tendant à faire droit à Florence Merritt.

REPRISE DE LA DISCUSSION DU NORD-CANADIEN.

L'hon. RODOLPHE LEMIEUX (Rouville): Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de retenir la Chambre plus qu'il ne faut pour faire connaître mon attitude sur la question qui divise actuellement le pays; et ce que j'ai à dire, je le dirai, j'espère, en aussi peu de mots que possible. On ne saurait plus rien trouver de nouveau, à la suite des plaidoyers très habiles qu'il nous a été donné d'entendre pour ou contre la mesure, tant d'un côté que de l'autre de la Chambre. Monsieur l'Orateur, c'est ici la mesure la plus importante qui nous ait été soumise à la présente session, et je dirai même que c'est la loi de chemin de fer la plus importante dont le présent Parlement ait été saisi depuis l'inauguration du chemin de fer Trancontinental en 1903. Je dois exprimer mon regret de ce que mes amis du parti ministériel aient jugé à propos de déposer ce projet de résolution dans les derniers jours d'une session. Il se peut que nous, membres de la gauche, nous ayons commis naguère la même erreur de jugement. D'autre part, ne nous a-t-on pas assuré au cours de la dernière élection fédérale que le présent Gouvernement serait supérieur à tous autres, que le peuple n'entendrait jamais parler de ces faiblesses, de ces fautes, de ces crimes qu'on avait imputés à leurs prédécesseurs.

Je dis, monsieur l'Orateur, que le présent Gouvernement a répudié une de ses promesses les plus sacrées, savoir, de ne jamais déposer de projet de loi important vers la fin d'une session. Je n'ai pas oublié de quelle voix retentissante le très honorable leader de la Chambre (M. Borden), alors qu'il siégeait du côté de l'opposition, dénonçait la conduite du ministère libéral, pour avoir déposé quelque proposition de loi peu de temps avant la prorogation. Représentant du peuple, il se levait indigné,

et protestait avec force contre de telles pratiques. Aujourd'hui je dois lui faire le même reproche, et je n'y manquerai pas: il est très injuste de la part du premier ministre, du solliciteur général, et de tous ceux qui ont conçu cette inique mesure, de nous imposer au dernier moment la délibération d'une telle mesure. Le parti libéral prend son inspiration aux sources populaires, et non pas auprès des grandes compagnies; et sa consigne, pour le moment, est de combattre l'adoption de cette mesure précipitée. J'irai jusqu'à dire que, même en supposant que ce projet de résolution fût le moindrement justifié, il est trop tard maintenant pour en faire la discussion intelligente, et la Chambre des communes ne saurait en juger en connaissance de cause, faute de renseignements suffisamment précis. Que l'on mette en regard pour un seul instant l'attitude du premier ministre à l'heure actuelle et son attitude alors qu'il était le leader de la loyale opposition de Sa Majesté. Vous n'avez pas oublié, monsieur l'Orateur, qu'en 1897 le gouvernement Laurier déposait en cette Chambre une proposition de loi tendant à ratifier un marché conclu avec ceux mêmes qui sont en cause aujourd'hui, MM. Mackenzie et Mann, pour la construction d'une voie ferrée reliant les parties colonisées du Canada avec les régions aurifères nouvellement découvertes du Yukon. Le gouvernement libéral ne subventionnait même pas cette compagnie; tout simplement, en vue d'assurer la construction d'une voie ferrée entièrement en territoire canadien pour le bénéfice des chercheurs d'or, traficants et hommes d'affaires du Canada, on autorisait la concession à Mackenzie et Mann de sections alternantes de terrains dans la région distante du Yukon. Et je n'ai pas oublié le jugement sévère, impitoyable que formula mon très honorable ami, condamnant le gouvernement d'alors pour avoir osé signer un traité avec MM. Mackenzie et Mann dans les circonstances que j'ai dites.

La mesure fut combattue avec acharnement en cette enceinte, et je me rappelle tout particulièrement le discours que vous avez prononcé en cette circonstance, lorsque vous évoquiez avec votre imagination—vous étiez bien plus jeune alors qu'aujourd'hui—les moissons d'or que MM. Mackenzie et Mann allaient récolter dans les solitudes désolées de l'extrême Nord. Des messieurs qui siégeaient alors sur les banquettes de l'opposition s'opposèrent vigoureusement à l'adoption de la mesure, et en fin de compte, lorsqu'elle quitta la Chambre des communes pour être soumise au Sénat du Canada—dont la majorité était en ce temps-là conservatrice—elle reçut son coup de grâce. Or, que voyons-nous à l'heure actuelle? Dans les derniers jours d'une longue session, le premier ministre et ses collègues nous demandent, sans qu'ils aient reçu mandat de l'électorat à cette fin et en faisant preuve d'une légèreté sans exemple dans nos annales parlementaires—quelques députés de la droite, je dois l'avouer, toutefois, se montrent moins enthousiastes que les autres, car nous n'avons pas encore entendu l'opinion du ministre du Commerce et de l'Industrie à ce sujet—pardon, on ne nous demande pas, mais on nous fait violence, on nous force avec une hâte intempestive de conclure un acte de société d'un mérite fort douteux, pour ne pas dire plus. Monsieur l'Orateur, vous pourriez peut-être penser que j'exagère, si vous n'étiez convaincu d'avance que cela n'est pas dans mes habitudes. Pour m'opposer à cette mesure, je m'autorise, si je puis parler ainsi, des propres paroles qui sont sorties des lèvres de l'un des plus ardents partisans de l'administration du jour. Je ne sache pas qu'il existe au Parlement, ou en n'importe quel endroit au nord de la ligne 45ième, de partisan plus dévoué du Gouvernement actuel que l'honorable député qui représente en cette enceinte la division Saint-Antoine (M. Ames).

Je ne connais personne qui soit plus que lui imbu des principes tories. Aux dernières élections générales, il fut l'un de ceux qui ont préparé l'ascension au pouvoir de l'opposition du temps, en élaborant cette alliance impie dont on a si souvent entendu parler au cours des deux premières sessions du présent Parlement. Il a fait plus que de frayer le chemin du pouvoir à l'opposition; j'aurais dû dire qu'il a vu à la partie financière de l'organisation coservatrice. Or, monsieur l'Orateur, comment pourrais-je approuver les résolutions qui nous sont soumises, après avoir entendu la description que mon honorable ami de Saint-Antoine nous a faite de ce marché?

Les raisons m'en sont fournies par l'honorable député de Saint-Antoine lui-même. Après avoir épuisé toute la gamme des arguments possibles et impossibles, afin de justifier la garantie que le Gouvernement propose d'accorder au Canadian-Northern, voici les paroles dont il s'est servi:

> En terminant, je résumerai d'un mot ce que je me suis efforcé de démontrer. La situation est mauvaise, même en la considérant sous l'aspect le plus favorable.

De sorte qu'on nous demande d'aider le Gouvernement, qui se trouve dans une situation mauvaise, même en la considérant sous l'aspect le plus favorable. Mais l'honorable député est allé encore un peu plus loin, lorsqu'il a dit:

J'ai entendu dire de cette convention qu'elle ressemblait un peu au cas où le coupable a confessé jugement et a été remis en liberté avec sentence suspendue. Quelques éléments de cette convention peuvent certainement être comparés à un cas semblable.

Je ne voudrais pas diffamer mon candide ami le solliciteur général, en le tenant responsable de cette convention par laquelle on nous demande d'entrer en société avec une bande de coupables qui ont confessé jugement et ont été libérés avec sentence suspendue. L'honorable député de Saint-Antoine continue:

Le jugement est rendu. Nous avons décidé de leur accorder une dernière chance, et il ne sera jamais nécessaire qu'ils reviennent ici pour vouloir reprendre encore toute la discussion comme on l'a fait durant cette session. Ils ont été jugés; je pourrais presque dire qu'ils ont été trouvés coupables et qu'on les a libérés avec sentence suspendue. S'ils sont trouvés en faute, s'ils manquent de remplir les obligations qui leur sont imposées dans ce contrat de fiducie, la hache tombera et tout sera fini.

Monsieur l'Orateur, avez-vous jamais entendu une histoire plus mélancolique que celle-là, racontée au Parlement et au pays par un monsieur de la situation de l'honorable député de Saint-Antoine, qui représente peut-être la division électorale la plus riche du Canada, qui est un homme d'affaires d'une honnêteté reconnue, et qui est aussi un jingo tory de l'essense la plus pure. On nous demande froidement de conclure un marché avec des coupables, libérés avec sentence suspendue et qui reviendront de nouveau devant nous; tout de même, un bon tory repose assez de confiance en eux pour nous proposer de leur donner une dernière chance!

Avec mon honorable ami de Calgary (M. Bennett), je déclare que nous devrions hésiter, méditer et réfléchir, avant de conclure ce marché désastreux. Car, en fin de compte, quels sont les engagements que nous assumons? C'est très bien de prétendre que le Gouvernement ne donne pas d'argent sonnant au Canadian-Northern, mais qu'il ne fait que garantir les obligations de la compagnie; tout de même, il ne faut pas embrouiller la situation. Lorsqu'un ami, qui est dans le besoin, vient à moi et me demande de lui endosser un billet, je sais ce que je fais. S'il est solvable et s'il ne m'a jamais trompé, je lui accorde mon endossement avec plaisir; mais s'il m'a déjà trompé, s'il est évidemment insolvable, je sais à quoi je m'expose en endossant son billet. Et si nous nous plaçons au point de vue du pays en général, qu'est-ce que représente cette nouvelle garantie que l'on nous demande? Le recensement de 1911 établit que le Canada a une population d'environ 7,100,000 âmes. Cette garantie de $45,000,000 représente donc une somme de $6.32½ que chaque homme, chaque femme et chaque enfant s'engagent à payer lorsqu'on l'exigera. Selon les chiffres du dernier recensement, la population du Canada se compose de 1,420,000 familles. Or, cette garantie de $45,000,000 représente une somme de $31.75 pour chaque famille, qui habite sur le sol canadien. La province que j'ai l'honneur de représenter en cette enceinte, en compagnie de mes collègues de Québec, a une population de 2,100,000 âmes; or, pour ma province natale, cette garantie représente une dette de $15,800,000. Voilà pourquoi, à la suite de l'honorable député de Calgary (M. Bennett) et de l'honorable député de Kingston (M. Nickle), je dis: Arrêtons-nous, méditons et réfléchissons, avant d'endosser le billet qui nous est présenté.

L'année dernière encore, dans les derniers jours de la session, mon honorable ami, le ministre des Finances (M. White), est venu faire un cadeau de $15,000,000 à $16,000,000 à Mackenzie et Mann. Nous reçumes alors les assurances les plus solennelles que c'était la dernière fois que Mackenzie et Mann venaient solliciter l'assistance du Parlement. Nous avons été odieusement trompés. Tous et chacun des membres de l'opposition avons alors averti le Gouvernement que cette somme de $15,000,000 ne suffirait pas à ces messieurs et qu'ils reviendraient à la prochaine session quémander encore de nouveaux secours.

Si je suis aussi ouvertement opposé à l'adoption de cette mesure, c'est parce que, je dois le dire, durant la vacance parlementaire, quelques-uns des électeurs du comté que j'ai l'honneur de représenter, m'ont fait des reproches cinglants, parce que nous, les libéraux, ne nous étions pas opposés avec assez de fermeté à l'octroi de ce cadeau de $15,000,000 à Mackenzie et Mann. J'ai expliqué à mes électeurs que l'opposition ne doit pas être tenue responsable de la procédure que l'on suit au Parlement, qu'elle doit se contenter d'étudier les mesures législatives au moment même où elles sont soumises à la Chambre par le Gouvernement. Je leur ai expliqué en-

core que cette question nous fut soumise dans les dernières heures d'une longue session, après que les libéraux s'étaient épuisés à batailler pour le peuple afin d'empêcher que l'on ne fît un cadeau de $35,000,000 à l'amirauté anglaise. J'ai dit à mes électeurs que le parti libéral s'était opposé de toutes ses forces et de tout son courage à cette incursion dans le Trésor public. Vous devez vous le rappeler, monsieur l'Orateur, trois amendements importants furent proposés: l'un par mon très honorable ami le chef de l'opposition (sir Wilfrid Laurier), un autre par mon honorable ami l'ex-ministre des Chemins de fer et Canaux (M. Graham), et le troisième par mon honorable ami d'Edmonton, l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Oliver). L'une des modifications proposées tendait à ce que l'on consentît un prêt au Nord-Canadien au lieu de lui donner ces $15,000,000 en pur don, en nous assurant toutes garanties voulues, tout comme nous l'avions déjà fait à l'endroit du Grand-Tronc-Pacifique.

Un autre amendement, qui fut proposé par mon honorable ami d'Edmonton, dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest, demandait au Parlement d'insérer dans le projet de loi un article où l'on déclarait qu'il n'existerait pas de traitement de faveur relativement aux prix de transport, entre l'Est et l'Ouest. Enfin le troisième amendement, présenté par mon honorable ami de Renfrew-sud, insistait afin que l'on insérât un article décrétant qu'un réseau de chemin de fer canadien, qui reçoit de l'aide du Parlement, et qui reçoit des millions en pur don, devrait au moins tomber sous la juridiction de la commission des chemins de fer d'Ottawa, de l'Atlantique au Pacifique.

Vous le savez, monsieur l'Orateur, ces amendements furent rejetés par le Parlement. Alors que pouvait faire de plus l'opposition libérale, si ce n'était de s'opposer à la mesure présentée par le Gouvernement? Il existe un vieux proverbe français, que je ne me soucie guère de traduire en anglais, car, généralement, il est assez difficile de rendre le sens d'un proverbe dans une autre langue, mais ceux de mes collègues qui comprennent le français se rendront compte combien il est énergique; c'est celui-ci: Chat échaudé craint l'eau froide.

Monsieur l'Orateur, nous avons été trompés l'année dernière, lorsqu'on nous a donné l'assurance que cette aide de $15,000,000 serait la dernière de cette nature que nous accorderions au Canadian-Northern. Voilà pourquoi, cette année, je ne suis nullement disposé à me fier à la promesse du Gouvernement que cette garantie de $45,000,000 est la dernière que l'on vienne nous arracher pour la construction du Canadian-Northern. Même au cours de la présente session, lorsqu'on signala à l'attention de mon très honorable ami le premier ministre (M. Borden), quelques articles de journaux où l'on prophétisait qu'avant longtemps on présenterait une mesure afin de venir au secours de MM. Mackenzie et Mann, sous forme d'une forte garantie, le premier ministre se leva de son siège et affirma que toutes ces rumeurs n'étaient qu'un tissu de faussetés.

Il n'y a pas très longtemps le ministre des Finances présentait à cette Chambre la soigneuse dénégation suivante de ces rumeurs:

> Je puis donner l'application de ce que j'ai dit à la presse, mais quant à ce qu'a dit sir William Mackenzie qu'on pourrait lui attribuer, il va sans dire que je ne saurais en parler. Mon honorable ami a correctement lu ce que j'ai dit à la presse, savoir, qu'il n'a été reçu aucune demande d'aide sous forme de prêt à aucune compagnie de chemin de fer, ni nous attendions-nous à en recevoir. Autant que je sache, c'est un exposé exact des faits.

Quiconque a prêté l'oreille à la naïve dénégation du ministre des Finances aurait pensé que cette session n'aurait pas vu le spectacle dont elle jouit aujourd'hui. Mais les deux messieurs qui sont venus à nous l'an passé, pour la dernière fois, sont de nouveau devant nous. Après avoir entendu la dénégation du ministre, personne n'aurait jamais pensé que ces résolutions seraient présentées. Que signifie ce marché? Ce pays a déjà fourni les deux tiers du capital consacré à la construction du Nord-Canadien. Le pays devient l'associé inférieur de MM. Mackenzie, Mann et compagnie. Quarante millions d'actions ordinaires seront attribuées au Canada et soixante millions de dollars à Mackenzie et Mann, qui, outre l'empire de la ligne, auront la direction et la propriété du capital. Si le marché vient à réussir ils récolteront tous les profits, mais le Canada étant l'associé inférieur assume toutes les obligations, passées et futures.

Si par hasard l'entreprise devient insolvable, le Canada portera tout le fardeau, et ces deux associés aimés ne risqueront pas un dollar de leur argent dans l'ouverture. Le gros du peuple canadien est hostile à ce marché et ici j'entends non seulement les fidèles du parti, ceux qui professent la foi libérale, mais encore tous les citoyens indépendants de ce pays. L'"Orangeville Sun", journal très sympathique au Gouvernement, et tory à outrance, conte-

nait récemment une déclaration qui résume l'hostilité prononcée des cultivateurs contre ce marché: L'"Orangeville Sun" disait:

Ce serait acte de haute trahison de la part du Gouvernement Borden de donner un autre sou à Mackenzie et Mann.

M. MEIGHEN: Ce journal appuyait la réciprocité.

M. LEMIEUX: Tant mieux, cela prouve que ce journal est un ami des cultivateurs. L'honorable député ne le saurait nier, c'est un journal conservateur.

M. MEIGHEN: Il est tout autre chose que conservateur.

M. LEMIEUX: Mon honorable ami paraît sûr du fait, et je vais me procurer le prochain numéro de l'"Orangeville Sun" afin de savoir ce qu'il pense du solliciteur général. Le Gouvernement, je regrette de le dire, soutient toujours les intérêts. En dépit des nombreuses et influentes députations venues des comtés agricoles de l'Ontario et de l'Ouest avant la session pour demander l'affranchissement du blé, le Gouvernement a toujours refusé d'ouvrir le marché américain aux producteurs de blé canadien. Le Gouvernement a refusé et refuse encore de dégrever les denrées alimentaires, lorsqu'il y a des milliers de sans-travail en proie à la famine dans les grands centres industriels du pays.

Dans l'intérêt des puissantes compagnies manufacturières qui ont la haute main sur cette industrie, le Gouvernement refuse de dégrever les droits sur les machines agricoles. Les fidèles amis du Gouvernement ce sont les grands capitalistes, les grosses corporations.

Le projet de loi à l'étude rencontre chez les cultivateurs canadiens une hostilité d'autant plus vive qu'elle a été conçue en secret. Tant que je ne serai pas mieux éclairé sur la date approximative de l'achèvement de ce chemin de fer et sur la nature des garanties qu'offre la compagnie du Nord-Canadien; tant que je ne connaîtrai pas tous les détails obscurs de ce marché, je laisserai le Gouvernement soutenir les intérêts des corporations, et moi, à titre de libéral, de concert avec mes collègues libéraux, je soutiendrai les intérêts du peuple canadien.

A cette heure tardive, voilà que le Gouvernement vient nous proposer cette énorme dépense de $45,000,000, lorsqu'il se produit tous les matins à Montréal des attroupements de sans-travail en quête de pain. Alors qu'il devrait appliquer les freins au chemin de fer du Nord-Canadien, le Gouvernement ordonne de marcher à toute vapeur. Le ministre des Postes le sait, de toutes les provinces du Dominion, la moins engagée dans ce marché est ma province natale; la province de Québec a été pendante dans ses relations avec les promoteurs de la voie du Nord-Canadien.

C'est donc avec un esprit libre de préventions que j'affirme que le peuple est opposé à cette entreprise hazardeuse, ou, pour me servir des mots de Disraeli, il lui répugne de faire ce saut insolite dans les ténèbres. Je ne suis pas hostile à un troisième réseau transcontinental; j'ai foi dans les grandes ressources du Canada; je suis un optimiste, mais, monsieur l'Orateur, nous devons envisager les faits dans leur réalité et non pas tels qu'ils devraient être.

Après des années de prospérité sans bornes, grâce au régime libéral de quinze années, nous voici aujourd'hui face à face avec les années de disette, des années déficitaires avec l'augmentation de dépenses courantes, de lourds emprunts, des dépenses militaires extravagantes, l'augmentation de la dette nette. En pareilles circonstances, je m'oppose à ce que nous allions de l'avant à toute vapeur dans cette entreprise. Quelqu'un peut-il dire quand la compagnie du Nord-Canadien gagnera assez pour faire honneur à ses obligations? Elle ne le pourra certainement pas d'ici à de nombreuses années et peut-être pas avant qu'une génération ait passé. Le Gouvernement lie le peuple canadien au chemin de fer Nord-Canadien pour une prétendue attribution de quarante millions de dollars d'actions ordinaires; il fait un marché par lequel le pays est tenu de verser les intérêts, non seulement sur les obligations garanties par les diverses législatures, mais aussi sur les obligations non garanties. Le Canada est le jeune associé dans l'entreprise, bien que le crédit du Canada soit illimité et qu'il ait des fonds inépuisables, si je puis ainsi dire, cependant, s'il arrive quelque chose, et le pire peut arriver—le Canada, bien qu'associé d'ordre inférieur, devra sauver la firme et prévenir un discrédit national à l'étranger.

Nous en avons appris assez même des honorables députés de la droite, et spécialement de deux des membres des plus éminents du parti conservateur, le député de Kingston (M. Nickle) et le député de Calgary (M. Bennett); et si tous ceux

qui siègent de l'autre côté de la Chambre et qui sont consciencieux, voulaient penser tout haut, il y aurait beaucoup de Bennett et de Nickle pour nous éclairer.

Si nous ajoutons foi aux paroles de ces honorables députés, nous allons devenir, je regrette de le dire, les associés d'un établissement en banqueroute; mais en même temps, bien que Mackenzie et Mann (à responsabilité limitée) ne soient peut-être pas très riches, il est admis, qu'individuellement ils sont millionnaires, et mon honorable ami de Calgary a dit l'autre jour, sans qu'on ait contredit son affirmation, que le plus riche Canadien aujourd'hui est sir William Mackenzie. Ce n'est pas la première fois qu'un homme riche engagé dans une grande entreprise ait paru devant le Parlement pour solliciter un nouveau concours financier. On se rappelle ce qui est arrivé en 1884. Monsieur l'Orateur, vous étiez membre de cette Chambre à cette époque. Le ministre du Commerce (M. Foster) était aussi député ici à cette époque. Mais de peur que vous, monsieur l'Orateur, et le ministre du Commerce, n'ayez oublié ce qui s'est passé lorsque la compagnie du Canadien-Pacifique s'est trouvé dans des circonstances difficiles, laissez-moi rappeler quelques lignes des mémoires de sir Charles Tupper. Parlant des vicissitudes du chemin de fer Canadien du Pacifique, il dit:

L'année 1884 a été une année critique dans l'histoire de la compagnie. Entraînés à des dépenses énormes durant les trois années précédentes à cause de l'immensité des travaux, ses directeurs durent aller jusqu'au bout de leur corde. Ils ne pouvaient plus obtenir d'argent à Londres, où la compagnie du Grand-Tronc avait exercé une influence considérable.

Ils eurent le même sort à New-York, à cause, disait-on, de l'attitude hostile du Northern-Pacific et de M. J. J. Hill, alors occupé à prélever des fonds et à construire le Great Northern Railway.

J'étais allé à Birmingham pour proposer un vote de remerciements pour une allocution sur le Canada que devait prononcer le marquis de Lorne, un ancien gouverneur général. Lord Norton, le sous-secrétaire d'Etat aux colonies, lorsque la confédération fut adoptée, présidait, et il avait été convenu que je devais passer un jour de congé avec lui à sa maison de campagne à Hams. Au cours de l'allocution, je reçus un câblogramme de M. Pope, ministre intérimaire des Chemins de fer, m'informant que le chemin de fer Canadien du Pacifique était dans des difficultés financières et me priait instamment de rentrer de suite au pays. A cette époque, je remplissais provisoirement la charge de Haut Commissaire, mais je détenais encore le portefeuille des Chemins de fer et Canaux.

Je pris le premier steamer et en arrivant à Ottawa je trouvai tout le monde au désespoir. Mon premier acte fut d'envoyer chercher M. Miall, son comptable expert au service du Gouvernement et M. Collingwood Schreiber, l'ingénieur en chef du gouvernement et leur donnait instruction de se rendre à Montréal pour examiner les livres de la compagnie de chemin de fer. Aussitôt qu'ils eurent fait leur rapport, je proposai de demander au Parlement d'autoriser le Gouvernement à avancer au chemin de fer Canadien du Pacifique $30,000,000, pour quatre ans à 4 p. 100 par année, à condition que la compagnie s'engageât à terminer la voie cinq ans plus tôt que ne l'exigeait le contrat, savoir, en 1886 au lieu de 1891. Au Parlement j'ai appuyé l'octroi de prêt pour ce motif.

Il continue:

Le règlement fut effectué lorsque l'honorable A. W. McLelan était à la tête du ministère des Finances. Il comprenait la remise au Gouvernement, en paiement partiel, de terres d'une valeur de sept millions et demi de dollars, évaluées à un dollar et demi l'acre, ce que je conseillai fortement. Dans le présent cas, ainsi que dans plusieurs autres, toutes les mesures de première importance tendant à l'avancement du Canada ont été enlevées par le parti conservateur à la pointe de la baïonnette.

Sir Charles Tupper a dit souvent quelles avaient été ces vicissitudes, quels ennuis ont été éprouvés et quels obstacles se trouvaient sur la route. Nous savons que c'est ce qui a encouragé sir John A. Macdonald à aider les promoteurs du Pacifique-Canadien, ce fut le fait, tout à leur honneur, que Donald Smith, Stephen MacIntyre et leurs associés avaient engagé leur dernier dollar dans l'intérêt de l'entreprise. C'est encore de l'histoire qui n'est pas écrite, mais vous-même, monsieur l'Orateur, et l'honorable ministre du Commerce et du bureau de l'Industrie, vous savez qu'un certain soir. Donald Smith et Stephen MacIntyre sont sortis du bureau de sir John A. Macdonald, qu'occupe actuellement mon très honorable ami le premier ministre, avec la mauvaise nouvelle que le gouvernement canadien ne voulait pas leur accorder l'aide supplémentaire qu'ils demandaient. Ils revinrent à l'hôtel Russell comme des hommes ruinés qui le lendemain devaient faire face à la banqueroute. C'est tout à l'honneur de feur sir Frank Smith, alors ministre sans portefeuille dans le cabinet Macdonald, et de feu John Henry Pope, alors ministre de l'Agriculture, qu'une nouvelle réunion du conseil fut tenue tard dans la soirée et que le Gouvernement consentit finalement à accorder aux promoteurs du Canadien-Pacifique l'aide qui leur était nécessaire pour achever leur chemin de fer. Mais si le public a approuvé en 1884 le prêt fait par le gouvernement, c'est que les promoteurs du Pacifique-Canadien avaient héroïquement engagé jusqu'à leur dernier dollar dans l'entreprise.

Que voyons-nous dans le cas actuel? On dit que les promoteurs du Nord-Canadien sont des millionnaires. Nous avons à ce sujet la déclaration faite par mon honora-

ble ami de Calgary, et c'est bien connu dans la province d'Ontario et dans les autres provinces du Canada, qu'ils sont excessivement riches. Il est vrai qu'un de leurs employés, M. Mitchell, déclare qu'ils n'ont fait aucun profit. Il est vrai aussi que quelques-uns des comptables au service du gouvernement, MM. Bell, Shannon et Saunders ont fait une enquête et ont remis un rapport dans ce sens, mais le pays ne se contentera pas de savoir que des commis et des employés croient que Mackenzie and Mann, Limited, n'ont fait aucun profit sur les trois cent millions de dollars, en chiffres ronds, que le pays a versés en contribution à la construction de cette ligne transcontinentale.

Je dis, monsieur l'Orateur, qu'en plus de Mackenzie and Mann, Limited, il y a aussi MM. Mackenzie et Mann, et comme simples citoyens, ils auraient dû être obligés de donner leur affidavit personnel et de déclarer s'ils avaient la fortune qu'on leur supposait. On a dit cet après-midi qu'ils avaient fait d'énormes placements au Brésil et au Mexique. On sait qu'ils ont de gros intérêts dans les réseaux de tramways de Toronto, Winnipeg et Vancouver et, moi-même, comme Montréalais, je sais ce que tout le monde connaît à Montréal. Dans ce Livre bleu que mon honorable ami le solliciteur général a déposé sur le bureau, il est fait mention du tunnel du Mont-Royal. Mais y fait-on mention des placements d'argent dans les terrains qui forment la cité modèle, juste à l'entrée du tunnel Mont-Royal? On m'apprend que lorsque la construction de ce tunnel a été décidée, MM. Mackenzie et Mann ont commencé par s'assurer plusieurs millions d'acres de terrain de très grande valeur, près de l'entrée du tunnel. On ajoute encore qu'ils sont allés à New-York et ont intéressé la fameuse maison Lazare et la non moins fameuse maison Pierpont Morgan. Ces sociétés et Mackenzie et Mann prirent un intérêt proportionnel dans cet emplacement de ville et alors Lazare et Pierpont Morgan firent les fonds des obligations du tunnel Mont-Royal. Ensuite, quand la vente de l'emplacement de ville connue sous le nom de cité modèle sera terminée—et je suis bien renseigné—Mackenzie et Mann, la maison Lazare et celle de Pierpont Morgan empocheront un profit d'environ $20,000,000. Ceux qui connaissent la valeur des terrains autour du Mont-Royal savent que je n'exagère pas. Maintenant, est-ce vrai ou non? C'est la rumeur, j'exprime seulement ce qui se dit couramment à Montréal.

M. CARVELL: Cela entre-t-il dans la ligne?

M. LEMIEUX: Non, j'ai posé cette question l'autre jour à mon honorable ami de Saint-Antoine (M. Ames). Je cite, d'après le compte rendu des Débats, les paroles de mon honorable ami:

> Et les $10,000,000 de capital-actions avec les $10,000,000 d'obligations que MM. Mackenzie and Mann Co., Limited, possèdent comme leur part dans cette propriété des emplacements de ville sont placés en fiducie pour nous et font partie de la liste des valeurs qui sont données en gage pour les fins de cette convention.
>
> M. LEMIEUX: Les valeurs des emplacements de ville comprend-elles aussi celui de Montréal?
>
> M. AMES: Non, il s'agit des emplacements de ville dans le Nord-Ouest.

Ces dernières sont des étendues incultes dans l'extrême Ouest qui entrent comme valeurs dans cette transaction; mais les acres de terre qui valent de l'or autour du Mont-Royal, où les rues sont tracées, où les places publiques sont projetées, où les terrains sont vendus à des prix énormes, ne sont pas mentionnés dans la liste des valeurs pour les fins de la présente convention. Je prétends qu'une enquête montrerait exactement la situation financière de MM. Mackenzie et Mann, pris individuellement, et quel montant de leurs valeurs personnelles pouvait être pris pour appuyer les garanties que le Gouvernement leur donne.

Examinons un instant ce qu'a fait le pays, ce bienveillant pays, pour Mackenzie et Mann. Jusqu'au 30 juin 1913 le réseau du Canadian-Northern, ou Mackenzie et Mann avaient reçu du peuple canadien en subvention en argent une somme totale de $41,977,741, ainsi qu'il suit :

Subventions du Dominion	$32,048,244
Subventions de Québec	3,562,946
Subventions de la Nouvelle-Ecosse	3,899,605
Subventions du Manitoba	641,575
Subventions d'Ontario	1,825,371
Total	$41,977,741

Jusqu'à la même date, MM. Mackenzie et Mann avaient reçu du Dominion et de plusieurs des provinces des garanties d'obligations s'élevant à $135,715,833. Ces garanties sont les suivantes :

Garanties du Dominion	$60,446,625
Garanties de la Nouvelle-Ecosse	5,022,000
Garanties d'Ontario	7,860,000
Garanties du Manitoba	24,408,446
Garanties de la Saskatchewan	8,258,966
Garanties de l'Alberta	8,719,796
Garanties de la Col.-Anglaise	21,000,000
Total	$135,715,833

Pendant la dernière session de la législature de la Colombie-Anglaise une nouvelle garantie de $12,000,000 a été donnée à MM. Mackenzie et Mann par le gouver-

nement McBride. Les octrois de terre faits à MM. Mackenzie et Mann sont les suivants :

	Acres.
Par le Dominion	4,102,848
Par Ontario..	2,000,000
Total..	6,102,848

Il n'est pas possible de fixer la valeur précise de ces terres; elles ont augmenté de valeur et iront en augmentant chaque année. Mais en consultant le rapport du Canadian-Northern Railway pour l'année 1910, on verra que la compagnie estime que 1,151,017 acres de terre qui lui ont été accordées ne valent pas moins de $14,000,000. De sorte qu'il n'est pas déraisonnable de fixer la valeur de ces terres ainsi octroyées à au moins $10 l'acre. Avec cette évaluation, le montant total de la valeur des terres serait de $60,000,000 à ajouter à la garantie en argent. Cette addition de $60,000,000 vous donne la somme énorme de $300,000,000 de garanties en argent et en terres accordées à ces messieurs. Admettant que MM. Mackenzie et Mann aient l'audace, l'énergie, l'ardeur et le courage que je ne leur nie pas, parce que j'admire la valeur et l'esprit d'entreprise de ces deux Canadiens—admettant tout cela, nous devons faire face à la situation telle qu'elle se présente.

Trois cents millions de dollars ont été donnés à deux Canadiens qui ont l'ambition de réunir le Pacifique à l'Atlantique et on nous demande de leur accorder $45,000,000 plutôt sous la forme de garantie, quand l'an dernier seulement le Gouvernement leur a fait un cadeau net de $15,000,000. Avec mon ami de Calgary (M. Bennett) et mon ami le député de Kingston (M. Nickle) qui ont parlé sans avoir les lèvres scellées, et les mains enchaînées, je demande que le Gouvernement, avant d'accorder $45,000,000 à ces deux messieurs qui ont déjà reçu $300,000,000, institue une enquête pour connaitre les détails de la construction du Nord-Canadien. Nous devrions tenir une enquête sur toute la situation, premièrement sur l'évaluation du coût de l'achevement de la ligne; deuxièment sur les valeurs offertes par le Canadian-Northern Railway et troisièment sur les valeurs personnelles que pourraient encore fournir individuellement MM. Mackenzie et Mann. Quand cette enquête aura été faite, si on le juge nécessaire, on pourrait prêter à MM. Mackenzie et Mann le montant d'argent nécessaire pour finir la ligne, mais nous devrions d'abord obtenir des valeurs convenables. Si nous devons entrer en société avec eux après qu'une enquête complète aura eu lieu, le moins que nous puissions faire est de donner au Canada la place importante dans cette association. Avant tout, le Canada ne devrait pas entrer en société avec une compagnie particulière, mais si nous devons le faire, le moins que nous puissions obtenir, dans l'intérêt de notre pays, pour son crédit et son honneur, c'est d'être la partie dominante dans ce marché. Monsieur l'Orateur, l'adoption de cette convention tend à assurer l'achèvement d'un troisième chemin de fer transcontinental, et je dis que le Gouvernement n'a pas de mandat pour engager le pays dans l'achèvement immédiat d'un troisième chemin de fer transcontinental. Où en sommes-nous? Tous nous savons qu'un recensement a été fait en 1911. Un comité de la Chambre est engagé actuellement dans le remaniement des circonscriptions électorales du Canada.

Dans quelques jours nous ajouterons un certain nombre de circonscriptions à la carte électorale du Canada. Je maintiens que pendant les débats sur cette question de répartition nouvelle des collèges électoraux, le Gouvernement ne peut pas décemment imposer cette énorme obligation aux électeurs. Les nouveaux collèges ont droit d'être consultés au sujet de cette nouvelle entreprise. Nous ne pouvons pas et nous ne devons pas imposer au pays cette nouvelle charge de $45,000,000 sans le consentement des nouvelles circonscriptions.

Pour ces raisons, je voterai en faveur de l'amendement proposé par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald).

M. EDWARDS: L'honorable député prétend-il que le règlement de la question devrait être retardé jusqu'à la prochaine élection?

M. LEMIEUX: Oui, et le peuple condamnerait certainement l'attitude du Gouvernement.

M. A. W. CHARLTON (Norfolk): Monsieur l'Orateur, avant que le vote soit pris, je considère qu'il est de mon devoir, dans ces circonstances particulières, de faire quelques remarques; mais je serai aussi bref que possible et je ne traiterai la question que du point de vue national. Nous étudions en ce moment une motion par laquelle l'honorable premier ministre demande que l'Orateur quitte maintenant le fauteuil et que la Chambre se forme en comité général pour étudier cer-

taines résolutions concernant un projet d'arrangement avec le chemin de fer du Nord-Canadien, et un amendement par lequel l'honorable député de Pictou demande que l'étude de cette question soit renvoyée à six mois. Quand l'honorable premier ministre déposa sa motion, il a donné d'assez longues explications, au cours desquelles il a fait la déclaration suivante, qui est consignée dans les Débats:

Je commence par poser une prémisse que tous les membres de cette Chambre accepteront, je crois, car elle veut qu'on ne peut permettre que ce système reste inachevé. Laisser inachevée une voie ferrée pour la construction de laquelle on a dépensé tant d'argent provenant du Trésor fédéral et de celui de chacune des provinces du pays; laisser inachevée une voie ferrée dont la construction est protégée par la garantie financière, non seulement du Parlement fédéral, mais encore des gouvernements provinciaux; laisser inachevée une voie ferrée qui compte deux mille ou deux mille cinq cents milles de voie nécessaire à retirer tout le système non complété, c'est là, il me semble, une proposition qui ne se recommande pas à l'approbation des membres de cette Chambre, sans distinction de parti.

L'honorable chef de l'opposition succéda au premier ministre et, après avoir parlé assez longuement, il termina par cette déclaration que je citerai également:

Mon très honorable ami a déclaré, et en cela je suis tout à fait de son avis, que nous ne devons pas laisser tomber en faillite une entreprise de cette nature. Nous avons trop d'argent engagé dans ce chemin de fer, non seulement l'argent du pays, mais aussi des provinces et des porteurs d'obligations, pour le laisser tomber en d'autres mains. Il est donc nécessaire que nous venions au secours de l'entreprise, mais les mesures que l'on se propose de prendre pour la mener à bonne fin, sont insuffisantes.

Ces deux chefs ont fait connaître leur avis dans des termes presque identiques, sauf que l'honorable chef de l'opposition a ajouté:

Mais les mesures que l'on se propose de prendre pour la mener (l'entreprise) à bonne fin sont insuffisantes.

C'est la seule différence que l'on constate entre les déclarations des deux chefs sur cette importante question. Tous deux sont d'avis qu'il ne faut pas laisser tomber l'entreprise.

Le solliciteur général, qui a pris une grande part dans la rédaction des résolutions et de la convention projetée, vint ensuite et donna des explications complètes concernant ces résolutions et l'amendement proposé. Il y a cinq jours de cela, et toute la discussion qui s'est faite depuis, à tous les points de vue, a roulé sur cette phrase du chef de l'opposition: Les mesures que l'on se propose de prendre pour mener l'entreprise à bonne fin sont insuffisantes; les uns prétendent que nous n'avons aucune garantie et d'autres, que nous en exigeons trop; certains orateurs sont d'avis que nous ne devrions pas accepter d'actions, parce qu'en agissant ainsi, le Gouvernement devient associé dans l'entreprise. Je ne comprends pas comment un homme devient associé en achetant des actions d'une compagnie.

De nombreuses attaques ont été dirigées contre MM. Mackenzie et Mann, personnellement. Toutes sortes de qualificatifs leur ont été lancés, et un député a maintenu qu'il faut les faire disparaître entièrement; qu'ils ne sont que de simples entrepreneurs, n'entendant rien à l'exploitation d'une voie ferrée. L'histoire de tous les grands hommes de chemins de fer est la même. Ils ont tous commencé au bas de l'échelle et sont parvenus graduellement au sommet. Il y a un bon nombre d'années, dans l'Etat de l'Illinois, un tout jeune homme était couché dans un wagon et était recouvert de foin qui ne laissait apercevoir que les pieds. M. Pratt qui se tenait à sa fenêtre, aperçut les pieds du jeune homme et demanda à un ingénieur quel était cet enfant: C'est un petit chaîneur du nom de Van Horne, répondit la personne interpellée. Ce petit chaîneur est devenu sir William Van Horne, dont la carrière a été si glorieuse qu'en 1894 la reine Victoria le créait chevalier en récompense de ses travaux.

Et H. Harriman était commis dans un bureau de courtier à New-York. Après s'être mis dans les affaires pour son propre compte, il fit l'acquisition du Union-Pacific qui était alors en faillite et en fit une ligne rémunératrice. Il fit ensuite l'acquisition du Southern-Pacific et devint bientôt l'homme de chemin de fer le plus considérable des Etats-Unis. Au moment de sa mort, il commandait et dirigeait 60,000 milles de chemins de fer dont les recettes annuelles étaient de $700,000,000.

Tout le monde connait la carrière de James J. Hill, qui est né près de Guelph. En 1873, il réusit à intéresser Donald Smith et George Stephen, Lord Strathcona et lord Stephen, dans des entreprises de chemins de fer, dans la zone à blé à l'ouest de la rivière Rouge. Nous connaissons tous la carrière de Lord Strathcona qui, le 5 novembre 1886, posa le dernier rail sur le Canadien-Pacifique, le transcontinental du Canada. Je pourrais en nommer beaucoup d'autres. Le Canada déplore en ce moment la perte de deux hommes de chemins de fer, sir William Whyte du Grand-Tronc et William Wainwright du Pacifique-Canadien.

Whyte débuta comme serre-frein; Wainwright était garçon de bureau. Mackenzie et Mann ont aussi commencé au bas de l'échelle et se sont élevés graduellement. Que l'on dise ce que l'on voudra de Mackenzie et Mann, ils ont depuis dix-huit ans révolutionnée la carte du Canada et sont considérés comme des phénomènes dans le monde des chemins de fer.

On a beaucoup parlé d'un employé, un nommé A. J. Mitchell, qui a donné un affidavit et on a demandé pourquoi Mackenzie et Mann n'avaient pas donné l'affidavit eux-mêmes, au lieu de le demander à leur employé. Qui est ce A. J. Mitchell? C'est le factotum, le chef d'un département et l'adjoint du vice-président. C'est lui qui est au courant de toutes les affaires financières des chemins de fer et qui fournit les renseignements à Mackenzie et Mann. S'il y a dans tout le pays un homme dont on puisse accepter la parole, c'est Alfred Mitchell.

Mais, monsieur l'Orateur, ce n'est pas de Mackenzie et Mann ni de qui que ce soit, qu'il s'agit dans cette affaire. Il s'agit du Canada, et la question qui nous occupe c'est de décider ce que nous devons faire. A la page 9 du Livre bleu qui a été publié, un état donne la longueur de la ligne et constate qu'il y a, en chiffres ronds, 10,000 milles de voie ferrée—10,000 milles d'un nouveau chemin de fer transcontinental, dont 9,000 milles sont terminés et plus de 7,000 milles en exploitation; un peu plus de 1,000 milles ne sont pas complétés et le terrassement est fait sur 850 milles. A la page suivante, des états préparés par D. B. Hanna et ce même Alfred Mitchell, indiquant qu'il faudra encore $100,000,000 pour parachever le réseau du Nord-Canadien. La compagnie peut disposer de $58,000,000 et demande au Parlement de compléter la somme nécessaire, en garantissant l'intérêt sur $45,000,000 d'obligations qui rapporteront environ $42,000,000 ou plus.

J'ai entendu certains députés demander pourquoi Mackenzie et Mann ne vendent pas les valeurs qu'ils ont en mains et ne poussent pas les travaux aussi loin que possible. Ces valeurs qui représentent $58,000,000 ne sont pas négociables par elles-mêmes.

Si la compagnie les offrait au Lloyd ou à toute autre institution financière, on lui demanderait si elle a assez de capitaux pour compléter le réseau. Si la compagnie répondait non, le banquier dirait qu'il ne veut rien avancer sur ces valeurs. Mais si la compagnie pouvait dire qu'elle a une garantie du Gouvernement canadien pour une somme de $45,000,000, les $58,000,000 de garanties et les $45,000,000 deviendraient immédiatement négociables et la compagnie pourrait compléter les travaux. On ne doit pas se demander si le Canada est un assez grand pays pour faire cette opération, mais s'il est assez petit pour ne pas la faire.

Le crédit du Canada a déjà reçu un choc, il n'y a pas longtemps, lorsque les journaux ont fait tant de tapage au sujet du rapport Gutelius-Staunton. Si, à la suite de ce premier ébranlement, nous laissons péricliter une entreprise comme celle du Nord-Canadien, notre crédit recevra un coup dont il ne se remettra pas avant cinquante ans.

Nous n'avons pas d'argent à dépenser en armements et en navires de guerre, mais nous avons tout l'argent nécessaire pour développer le pays, en aidant aux entreprises de chemins de fer et à la construction des bonnes routes; en encourageant l'éducation et en venant au secours des malheureux, afin d'occuper une place enviée parmi les nations civilisées. Le Canada est un grand pays. J'ai ici une carte qui fait voir que toute l'Europe, à l'exception de la Russie, pourrait tenir dans notre Nord-Ouest. Les Iles-Britanniques sont à peine grandes comme la moitié du Yukon. L'Europe, y compris la Russie, pourrait tenir quatre fois dans le Canada et cependant, nous avons entendu des députés dire que nous avons trop de chemins de fer. Les immigrants nous arrivent en grand nombre et le Nord-Ouest peut faire vivre une poulation de 200,000,000. Il nous faut absolument des chemins de fer.

Il y a deux choses que nous devons faire et faire immédiatement. Premièrement, nous devons donner cette garantie de $45,000,000 et, deuxièmement, nous devons conserver les services de Mackenzie et Mann. Je suppose que le vote sur cette question sera pris ce soir. Quant un homme est appelé à voter, il doit le faire comme s'il était le seul appelé à se prononcer; comme s'il était l'unique juge et que son vote dût décider du sort de la question. Il ne doit pas s'abstenir, sous prétexte que le projet sera adopté quand même, ou que son vote ne l'empêchera pas d'être rejeté. Il doit voter pour le succès de ce qu'il désire, avec la conscience qu'il accomplit la fonction d'un juge ou d'un juré. Pour ma part, je voterai contre l'amendement et en faveur de la résolution. La question ne sera pas complètement décidée ce soir. Le premier

ministre a proposé que cette résolution soit étudiée en comité général.

L'amendement soumis par l'honorable député de Pictou rendrait impossible cet examen en comité général. Or, je désire que cette résolution soit étudiée en comité général, et cela, paragraphe par paragraphe, ce qui nous permettra de la modifier, s'il y a lieu de le faire et de la rendre plus parfaite. Je suis certain que tous les membres de cette Chambre, qu'ils siégent à la droite ou qu'ils siègent à la gauche de monsieur l'Orateur, veulent sincèrement mettre les choses au point, si cela est nécessaire, et le comité est l'endroit tout désigné pour ce travail.

En n'agissant pas tout de suite, nous augmentons le malaise des 21,500 employés de cette compagnie ou des 50,000 personnes qui comptent sur eux, et nous jetons du discrédit sur toute la nation. Si nous procédons promptement et efficacement, nous aiderons grandement à mettre fin au marasme général qui caractérise présentement notre monde financier et à placer non seulement l'honneur, mais encore le crédit du Canada sur une base solide dans les centres de la finance de l'univers.

M. D. B. NEELY (Humboldt): Monsieur l'Orateur, je ne consacrerai aucun temps à répondre au discours que l'honorable représentant de Norfolk (M. Charlton) vient de nous faire. Je me contenterai simplement de dire que les membres de la loyale opposition de Sa Majesté se targuent d'un fait, c'est que dans les rangs du parti libéral on ne considère pas comme une hérésie l'indépendance de la pensée, quand on diffère d'opinion avec la majorité du parti auquel nous appartenons. Je suis certain d'exprimer le sentiment de chacun des membres de la gauche, si je dis que nul d'entre eux ne sera exclu du parti, s'il prend la parole, au cours de ce débat, pour exprimer une divergence d'opinion d'avec nous sur cette question, et c'est le cas de notre très estimé ami de Norfolk.

Tenant compte de la discussion qui se fait depuis ces derniers jours, je constate qu'il existe, sur certains points, je suppose, une unanimité d'opinion entre les membres des deux côtés de la Chambre. On ne peut s'empêcher d'être frappé de l'unanimité d'opinion sur un détail important de cette question. Je veux parler du devoir du Canada, en ce moment, à l'endroit de cette entreprise nationale.

En ce qui concerne mon attitude, je dois dire qu'on ne doit pas attribuer à mon manque de reconnaitre le devoir qui incombe au Canada de venir au secours de cette grande entreprise, si celle-ci a besoin qu'on l'aide et si nous avons l'intention de fournir cette aide en la façon convenable, les observations que je me propose de faire et qui comportent une expression de sentiment défavorable à la motion présentement soumise à la Chambre. Je suis certain que nous comprenons tous la nécessité d'un troisième chemin de fer transcontinental. Le temps est passé pour les membres de cette Chambre d'examiner à fond cette question. Des statuts du Parlement précédent lient d'avance le Canada à la construction d'un troisième chemin de fer transcontinental, j'ai nommé le Nord-Canadien. Je dois rejeter certaines opinions exprimées par quelques honorables membres de la droite sur ce projet et sur la nécessité d'un troisième réseau de chemin de fer. Je ne puis concevoir qu'il eût jamais été possible au réseau du Nord-Canadien d'être un réseau considérable, si on le compare avec le Pacifique-Canadien ou le Grand-Tronc-Pacifique, si son champ d'action avait été limité aux trois provinces des prairies de l'Ouest. Ce chemin de fer traverse une région dont aucun membre de cette Chambre n'a établi l'absolue impossibilité de fournir un trafic avantageux. J'ai remarqué récemment dans les journaux une assertion qui voulait que le long du chemin de fer Transcontinental, à l'ouest de Québec et à l'est de Cochrane, la colonisation battît son plein. Les adversaires politiques du chemin de fer Transcontinental nous ont laissé croire que cette voie traverserait une solitude immense qui jamais ne produirait le moindre trafic. Au cours des deux derniers mois, cette idée a été dissipée et je serais porté à considérer la partie orientale du Nord-Canadien qui traverse la grande zone argileuse de l'Ontario septentrional comme étant un des tronçons de ce chemin de fer qui, au temps voulu, représentera une entreprise rémunératrice.

Je tiens à dire qu'à mon estime la Chambre devrait considérer cette question comme étant une proposition strictement d'affaires. Personnellement, je ne pourrais pas exprimer la moindre opinion défavorable au réseau du Nord-Canadien, car je viens d'une partie du pays qui doit presque son existence à l'extension du réseau du Nord-Canadien, ligne principale et lignes auxiliaires comprises. L'histoire du Nord-Canadien, dans l'ouest du Canada, raconte, dans une mesure très large, l'histoire des progrès du Manitoba, de l'Alberta et de la Saskat-

chewan septentrionaux, et bien qu'il soit vrai que dans les parties septentrionales de ma propre province nous avons, aujourd'hui, le Grand-Tronc-Pacifique et certaines voies du chemin de fer Pacifique-Canadien, il est parfaitement reconnu que l'entreprise de MM. Mackenzie et Mann et le développement de cette entreprise par la construction du Nord-Canadien et de ses lignes tributaires ont donné naissance à la politique du chemin de fer du Pacifique-Canadien lui-même à l'endroit des voies auxiliaires de ce dernier. Tout le monde sait que, durant des années et des années, dans l'ouest du Canada, la situation du chemin de fer Pacifique-Canadien a pu être assimilée à celle du chien du jardinier et que le Pacifique-Canadien s'est efforcé d'obliger ceux qui ont voulu s'établir dans l'Ouest d'être les esclaves de la ligne principale de ce chemin de fer, et qu'il a refusé de construire des lignes auxiliaires dans la partie septentrionale de ces trois provinces des prairies. Mais, en 1903, avec le prolongement du réseau du Nord-Canadien vers l'Ouest, nous constatons un réveil du Pacifique-Canadien. Celui-ci en vint à la conclusion que si ce nouveau réseau de chemin de fer ouvrait à la colonisation ce territoire, il ferait mieux, lui, le Pacifique-Canadien, de se livrer au travail et de diriger vers cette région quelques voies auxiliaires.

Ainsi donc, comme résultat du développement du réseau du Nord-Canadien, dans les provinces des prairies, nous avons assisté au prolongement de l'autre grand réseau transcontinental. Quant à la critique variée qu'on a faite des propositions qui nous sont soumises, en ce moment, étant donnée l'histoire du Canada méridional et de ses progrès et, principalement, celle des progrès de la partie septentrionale des trois provinces des prairies, je suis tenu de dire que, en ce qui me concerne, je ne puis qu'admirer l'esprit d'entreprise de ceux qui, alors que d'autres refusaient de construire des chemins de fer dans cette partie du pays, sont venus de l'avant—avec l'aide du gouvernement, il est vrai—et nous ont fourni ces voies ferrées. Ils ont entrevu les richesses de ces régions qui manquaient de chemins de fer et, grâce à l'aide du gouvernement, si l'on veut, ils ont prolongé ces lignes jusque dans cette grande zone fertile.

Lorsque la ligne principale du Nord-Canadien fut prolongée à l'ouest des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, les colons commencèrent à s'établir, en grand nombre, dans ces provinces. Ils ne se sont pas établis le long de la voie principale, mais ils se sont répandus dans les différentes régions du Nord. Il devint alors nécessaire à quelqu'un de construire des lignes auxiliaires, alimentant la ligne principale du Nord-Canadien et, après la formation de la province de la Saskatchewan et de la province de l'Alberta, les gouvernements de ces provinces se trouvèrent en face d'un état de choses des plus sérieux, c'est-à-dire que nous avions la ligne principale du Nord-Canadien qui s'étendait dans les parties septentrionales de ces provinces, et qu'au delà de cette ligne principale, à quarante, cinquante, soixante et même cent milles, on trouvait des groupes nombreux d'habitants et de colons qui avaient besoin des avantages qu'offraient les lignes auxiliaires. En 1908, les représentants du gouvernement de la Saskatchewan s'adressèrent au Gouvernement du Canada et lui demandèrent de les aider en vue de la construction d'un certain nombre de lignes auxiliaires dans cette province.

Le Gouvernement du jour répondit aux représentants du gouvernement de la Saskatchewan: Vous avez établi des foyers pour vous-mêmes; jusqu'à présent, le Gouvernement fédéral a aidé à la construction de la ligne principale et à celle de quelques lignes auxiliaires, mais nous avons été assez loin, en donnant de l'aide à ces lignes auxiliaires des nouvelles provinces qui ont, aujourd'hui, leurs gouvernement respectifs, d'après leur organisation en provinces. Les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan se trouvaient en face de ce problème qu'ils devaient faire quelque chose pour satisfaire les besoins de la population, par la construction de voies ferrées auxiliaires qu'alimenterait la ligne principale du Nord-Canadien. Le résultat fut que, durant trois ou quatre ans, de 1908 à 1912, la province de la Saskatchewan entreprit de satisfaire les besoins de ses habitants, en garantissant les obligations des lignes auxiliaires dont la construction fut autorisée par des statuts de ce Parlement. Ce qui revient à dire qu'elle garantissait les obligations des chemins de fer auxiliaires qui seraient construits d'après des chartes fédérales. Mais, en 1912, le gouvernement de la Saskatchewan a fait un pas de plus et il a constitué civilement la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien de la Saskatchewan, et, à la session de 1912, la

législature du Manitoba a non seulement autorisé la construction de plusieurs cents milles de lignes auxiliaires, dans cette province, d'après ce statut, mais elle a de plus garanti véritablement les obligations de 255 milles de ces voies auxiliaires. On a déjà fait observer, en cette Chambre, que, depuis l'octroi de la charte constituant civilement cette compagnie, charte qui fut accordée en 1912, jusqu'à ce jour, le Nord-Canadien n'a commencé réellement que la construction de 30 milles sur un total de 225, dont les obligations ont été garanties au cours de la session de 1912. Ainsi donc, au cours des deux dernières années, on n'a relevé que très peu de développement du Nord-Canadien dans les provinces des prairies; je parle spécialement de la province de la Saskatchewan. Ce que je tiens à signaler à la population de ma propre province qui est impatiente de voir se prolonger les lignes auxiliaires du réseau du Nord-Canadien jusqu'aux différentes régions qui ont besoin de ces avantages, c'est qu'une erreur très sérieuse que je trouve dans la proposition présentement soumise à la Chambre consiste en ce que, à mon sens, cette proposition ne comporte aucune disposition ayant trait au prolongement de ces lignes subalternes.

Je constate de plus que les résolutions ne renferment aucune disposition concernant la construction des embranchements dont la population de l'Ouest a si grand besoin, et que le projet ministériel tend au contraire à dépouiller la population de la Saskatchewan et celle de ma propre province des droits qu'elles se sont acquis en constituant en corporation la compagnie du Nord-Canadien de la Saskatchewan et en garantissant les obligations de 255 milles de ses embranchements. Aux termes des résolutions, le Nord-Canadien de la Saskatchewan et un certain nombre de compagnies constituantes sont déclarées être des entreprises à l'avantage du Canada en général; or, voici la situation qui sera faite à ma province par suite de cette déclaration.

A l'une de ses sessions, l'assemblée législative a garanti les obligations de 255 milles de voie ferrée jusqu'à concurrence de $15,000 par mille. Le gouvernement de la Saskatchewan a fait avec le Nord-Canadien une convention qui lui reconnaît le droit de déterminer le tracé de ces lignes, l'emplacement des gares, le type de ligne et la qualité du matériel; d'autre part, la loi des chemins de fer de la Saskatchewan autorise le gouvernement provincial à réglementer les taux de transport dans les limites de la province. Or, le projet déposé par le premier ministre porte que l'entreprise du Nord-Canadien de la Saskatchewan sera désormais réputée être à l'avantage du Canada en général. Au moment où nous venons de construire une trentaine de milles de voie ferrée sur ce total de 255, le Gouvernement fédéral intervient pour faire décréter que ces 255 milles de voie ferrée seront désormais considérés comme étant à l'avantage du pays en général. Qu'est-ce que cela signifie pour ma province, si ce n'est qu'à l'égard de tout ce qui reste à construire de cette voie ferrée, c'est au Gouvernement fédéral et non plus au gouvernement provincial qu'il appartiendra de déterminer le tracé des lignes, l'emplacement des gares, etc. ? Autrement dit, c'est la province de la Saskatchewan qui paiera les violons, qui garantira les obligations jusqu'à concurrence de $15,000 par mille de voie ferrée, tandis que le ministre des Chemins de fer du Canada aura le plaisir de déterminer le parcours que devront suivre ces lignes de chemins de fer. Je considère que cela constitue un empiètement manifeste sur les droits de la province, un empiètement qui ne devrait pas être toléré par le Parlement et encore moins par ceux des membres du cabinet qui, à ce qu'il me semble, se sont toujours et partout donnés pour les champions des droits des provinces.

Quand s'arrêtera-t-on? Telle est la question que l'on se pose dans l'Ouest. La législature de la Saskatchewan a constitué certaine compagnie en corporation, autorisé la construction de quelques centaines de milles de voie ferrée dont elle a garanti les obligations. Cette compagnie ne relèvera du ministre des Chemins de fer de le Saskatchewan. Si l'assemblée législative venait, à sa prochaine session, à constituer une nouvelle compagnie à l'autoriser à construire quelques autres centaines de milles de voie ferrée dont elle garantirait les obligations, le Gouvernement fédéral pourrait, se fondant sur le précédent qu'il crée aujourd'hui, faire décréter que l'entreprise de cette compagnie est à l'avantage du Canada en général; de sorte que la province de la Saskatchewan se verrait encore une fois obligée de payer les violons, de garantir les obligations de la compagnie qui entreprendrait d'établir une ligne de chemin de fer, sans recevoir le moindre équivalent de ses déboursés. Je considère que c'est là une des très graves raisons que la population de l'Ouest doit avoir de s'opposer à la

convention que comporte le projet de résolution actuellement à l'étude.

J'ai dit que ce projet n'offre aucune sorte d'encouragement à la population des provinces de l'Ouest qui réclame la construction de nouveaux embranchements et la mise en meilleur état de ceux qui existent déjà. A en juger par le projet, il ne sera pas consacré un seul dollar à cet objet. On sait fort bien quels sont ceux qui paieront. Nous allons avancer encore $45,000,000 au Nord-Canadien pour lui permettre de terminer sa division de l'Ouest, celle qui traverse la Colombie-Anglaise. Et il va falloir que la population de l'Ouest souffre, sans pouvoir faire entendre la moindre protestation, que le Parlement fasse ce nouveau cadeau de $45,000,000, quand rien, absolument rien ne prouve qu'une partie quelconque de cet argent devra servir à l'établissement et à l'amélioration d'embranchements dans les provinces des prairies!

On a bien souvent reproché aux gouvernements des provinces de l'Ouest de se montrer prodigues en matière d'embranchements de chemin de fer, de garantir trop d'obligations et de s'aventurer trop loin dans le domaine des chemins de fer. Quand le Gouvernement fédéral prête son concours à l'établissement de grandes lignes transcontinentales et que, par suite de ce concours, les immigrants qui nous viennent de toutes les parties de l'univers vont s'établir dans les prairies, parfois à de très grandes distances des lignes principales, les gouvernements provinciaux peuvent-ils s'empêcher de poursuivre ce qu'ils ont déjà commencé, c'est-à-dire de garantir les obligations destinées à assurer l'établissement d'embrancements dans ces provinces? S'il est vrai que le gouvernement de ma province a garanti les obligations de quelques centaines de milles de voies ferrée, il ne l'est pas moins qu'il est encore loin d'avoir accompli tout ce qu'il fallait pour doter la population de moyens suffisants de transport.

Je sais que la population de l'Ouest ne désapprouve pas absolument que le Gouvernement du Canada vienne en aide au Nord-Canadien. Dans ma province, on ne souhaite pas la ruine de cette entreprise. Notre intérêt, nos besoins et notre avenir sont plus ou moins intimement liés au développement de ce vaste réseau, et plus particulièrement à ceux de ses embranchements qui desservent les provinces de l'Ouest. Mais la population de ces provinces sera profondément déçue quand elle apprendra que sur les $45,000,000 que l'on va avancer au Nord-Canadien pour lui permettre de terminer sa ligne, il n'en sera pas prélevé un seul pour servir à la construction d'embranchements.

Ce que je reproche surtout aux propriétaires du Nord-Canadien, c'est d'avoir entrepris plus de chemins de fer qu'ils n'en pouvaient terminer. Dans mon propre comté, ils ont commencé la construction de deux ou trois embranchements, il y a déjà des années de cela. Le Gouvernement fédéral avait garanti les obligations de l'un d'eux, de celui de Thunder-Hill, qui passe dans le nord de mon comté. Il y a deux ou trois ans, le Nord-Canadien promettait de le terminer si la garantie des obligations était prelongé. Je regrette d'avoir à dire qu'il n'en a absolument rien fait A l'heure qu'il est, les habitants de la partie septentrionale de ma circonscription se voient obligés de faire jusqu'à trente-cinq et quarante milles en voiture pour transporter leurs produits agricoles au marché, et cela parce que le Nord-Canadien n'a pas terminé la construction des embranchements dont les obligations sont depuis de longues années garanties par le Gouvernement fédéral.

Le projet de résolution n'offre pas seulement les très graves inconvénients que j'ai signalés. Certaines personnes ont trouvé à redire à la qualité du chemin de fer construit par la compagnie du Nord-Canadien. La plus puissante raison que la grande majorité de la population puisse avoir de trouver mauvais que l'on vienne encore en aide au Nord-Canadien, c'est qu'elle soupçonne les promoteurs de l'entreprise d'avoir fait servir à leur fortune personnelle une grande partie de l'argent qu'ils auraient dû employer à l'établissement d'une ligne de premier ordre. Sur ce point, je me bornerai à faire observer que la construction du Nord-Canadien a toujours prêté à la critique en ce que l'adjudication des entreprises a invariablement eu lieu sans appel préalable de soumissions. En cela, on s'est écarté du principe dont s'inspirent les autres compagnies de chemins de fer, et l'on ne saurait blâmer les gens parce qu'ils pensent que cette entreprise est gérée de façon à permettre à des particuliers de réaliser de gros bénéfices.

J'ai écouté et apprécié les observations que mon honorable collègue de Norfolk a faites au sujet de l'état, déposé sur le bureau de la Chambre, des sommes provenant de la vente des valeurs garanties ce

certaines autres entreprises, et dont on dit qu'il a été fait un usage assez peu légitime. Je sais gré au député de Norfolk de sa loyauté envers le contrôleur du Nord-Canadien, M. Mitchell, qui est, je crois, son ami intime. Selon lui, nul ne sait mieux que M. Mitchell si les renseignements que l'on a transmis au Parlement sont exacts ou erronés. Et nous avons l'affidavit de M. Mitchell pour attester que Mackenzie et Mann n'ont pas détourné des objets de l'entreprise du Nord-Canadien pour les faire servir à leur propre fortune les sommes provenant de la vente des valeurs garanties. J'aimerais à demander à mon honorable collègue de Norfolk si ce monsieur Mitchell n'est pas celui-là même qui, l'an dernier, était contrôleur du Nord-Canadien.

Et nous avons eu cette déclaration présentée l'an dernier, qui disait que $14,000,000 suffiraient pour terminer le réseau. D'où venaient ces chiffres? Je crois que M. Mitchell était à cette époque contrôleur du chemin de fer Nord-Canadien et on a présenté à la Chambre cette déclaration disant que $15,000,000 pourraient compléter le réseau. Cependant, cette année, on nous dit de la même source que nous devons donner $45,000,000 de plus pour permettre de compléter le réseau. Je ne sais vraiment que faire. Vais-je accepter la déclaration faite par M. Mitchell l'an dernier ou vais-je accepter celle de cette année? Il me semble que toute l'affaire se résume au fait que le Parlement n'a pas eu de bons renseignements sur cette question et que le Parlement a le droit d'exiger des renseignements plus complets et plus détaillés au sujet des intérêts financiers du chemin de fer Nord-Canadien que ceux qui lui ont été fournis par M. Mitchell ou par aucun des membres du Gouvernement.

M. MEIGHEN: Cela ne vaut peut-être pas la peine d'intervenir, mais je crois que l'honorable député ne devrait pas avancer une déclaration regardant une personne étrangère sans en avoir la preuve. Je ne sais pas que M. Mitchell ait présenté une déclaration l'an dernier. L'honorable député aurait-il la bonté de bien vouloir nous montrer cette déclaration dont il nous parle?

M. NEELY: Je n'ai pas dit que M. Mitchell avait fait une déclaration l'an dernier. J'ai dit que M. Mitchell était contrôleur du Nord-Canadien l'an dernier comme il l'est cette année et, si Mackenzie et Mann ont déclaré l'an dernier que $15,000,000 leur permettrait de terminer le réseau, je demande sur quoi ils ont basé cette assertion?

M. MEIGHEN: Si l'honorable député déclare qu'il n'a pas dit que M. Mitchell avait publié une déclaration, je suis parfaitement satisfait, mais je lui demanderai de lire le hansard de demain pour y voir ce qu'il a dit.

M. NEELY: Je m'occuperai de mon propre hansard si l'honorable député veut s'occuper du sien dans ce débat—il trouvera de quoi s'occuper au sujet des diverses attitudes qu'il a prises devant la Chambre durant cette discussion de la question. J'ai dit que M. Mitchell nous avait préparé, cette année, un état montrant la manière dont on disposait de l'argent produit par la vente de la garantie. M. Mitchell était contrôleur du chemin de fer Nord-Canadien l'an dernier, alors que cet état a été préparé dans les bureaux de cette compagnie—et, probablement, par le même M. Mitchell—qu'il a été présenté au Gouvernement puis présenté à la Chambre par le ministre des Finances et où on nous disait que $15,000,000 suffiraient pour compléter le réseau.

Je dis donc qu'en vue du fait que nous avons eu une déclaration ou un état l'an dernier et un autre cette année, probablement du même fonctionnaire. . . .

M. WILCOX: Mon honorable ami voudrait-il lire cette déclaration?

M. NEELY: Je ne suis pas une bibliothèque ambulante et je ne traîne pas tous les livres du hansard dans mes poches. Mon honorable ami sait lire et il est à même de le lire. Je ne sais pas à quelle déclaration il fait allusion et je ne crois pas qu'il le sache lui-même. Quant à ce qui regarde l'état donné cette année, le premier ministre l'a lu et mon honorable ami le trouvera dans le hansard. Il le trouvera dans le discours du ministre fait cette année et sous la forme d'affidavit assermenté de M. Mitchell. S'il se reporte au discours du ministre des Finances fait l'an dernier au sujet du subside, il pourra le trouver sans difficulté.

Nous nous trouvons en face de cette situation étonnante et nous voyons s'ancrer dans l'esprit du peuple le soupçon que, si $15,000,000 ne suffisaient pas l'an dernier, $45,000,000 ne suffiront pas maintenant, grâce au système de dépenses employé par le Nord-Canadien qui donne en soumission les travaux de ses lignes. Je suis parfaitement certain que mon honorable ami le solliciteur général ne croit pas que $45,000,000 suffiront pour compléter le réseau. Pour-

quoi? Parce qu'il prévoit dans la résolution que si les $45,000,000 ne suffisent pas et que le Gouvernement est appelé à prendre un jugement de forclusion contre le Nord-Canadien, il y aura un autre appel au Parlement avant que cette forclusion vienne en vigueur. En d'autres termes, par cette résolution, le solliciteur général s'arrange pour que MM. Mackenzie et Mann, les promoteurs de cette entreprise, aient encore une occasion de venir dans les coulisses de la Chambre afin de faire appel aux sympathies des députés et leur demander encore de l'aide pour compléter leur réseau. Le solliciteur général a fait une clause de ce genre dans cette résolution. Et pourquoi l'y avoir fait entrer si ce n'est qu'il prévoit lui-même que la compagnie du Nord-Canadien devra revenir devant le Parlement pour demander des secours?

On nous affirme que nous avons toutes sortes de garanties pour cette garantie proposée de $45,000,000. Par les termes mêmes de la garantie nous recevons une hypothèque flottante du réseau du Nord-Canadien lui-même, des compagnies constitutives et, par-dessus tout cela, on nous donne $40,000,000 de capital-actions du réseau du Nord-Canadien.

Je suis persuadé que le solliciteur général a dû trouver la situation très difficile quand il a examiné les garanties du réseau du Canadian-Northern et n'a pas trouvé de quoi couvrir cette garantie ou ce prêt de $45,000,000 sans prendre $40,000,000 d'actions ordinaires, absolument sans valeur. Qu'est-ce que valent ces $40,000,000 au peuple du pays? Les actions ordinaires du Canadian-Northern ont-elles quelque valeur sur le marché? On admet que ce chemin de fer est en ce moment en faillite. On veut donc nous attirer dans une association avec ce chemin de fer sans nous donner néanmoins une voix dans la surveillance de sa politique. Je puis bien dire cela, et je dis la vérité en affirmant que nous n'avons pas voix délibérante car, que vaut la voix de la minorité? Nous laissons à ce chemin de fer l'empire absolu de ses opérations, la politique de la compagnie et la dépense des deniers qu'elle obtient, grâce à la vente de ces valeurs que le Gouvernement se propose de garantir. Nous gardons pour nous un intérêt de 40 pour cent en actions ordinaires, lesquelles, il est tout probable, ne pourront jamais s'offrir sur le marché, du moins durant la vie des honorables députés qui font maintenant partie de cette Chambre. La seule manière de donner de la valeur à ce capital-actions—et le solliciteur général l'a lui-même presque admis—c'est de lui en donner nous-mêmes en jetant de l'argent dans cette ligne de chemin de fer pour en terminer la construction; de la mettre en exploitation afin qu'elle puisse gagner de l'argent et, cela, en jetant encore des millions de l'argent du peuple canadien dans ce réseau, afin qu'il puisse au bout de beaucoup d'années donner à ces $40,000,000 de capital-actions un peu plus de valeur que le papier sur lequel ces valeurs sont imprimées.

On a critiqué le très honorable chef de l'opposition et ces critiques sont venues, surtout du ministre des Finances et de quelques autres, en disant que le Gouvernement actuel s'est trouvé en face d'une situation très difficile quand il est arrivé au pouvoir, à cause des choses qui avaient été faites par l'ancienne administration. On nous affirme que le gouvernement actuel devait faire face à un état de choses très difficile et que cet état de choses était un héritage du gouvernement Laurier. J'aimerais connaître l'héritage que l'administration précédente a laissé au pays en ce qui touche justement au chemin de fer Canadian-Northern.

On a laissé cet héritage: le gouvernement libéral aidait à la construction de ce chemin de fer en garantissant les obligations, garantie qui lui apportait des valeurs de première classe, car il s'assurait une première hypothèque sur le réseau même. Qu'est-ce que le Gouvernement actuel se propose de prendre?

Une hypothèque flottante, qui peut signifier en certain cas une deuxième, en d'autres une troisième hypothèque sur la faculté de rachat du Canadian-Northern par MM. Mackenzie et Mann. Cela veut dire que le Gouvernement se propose de venir en aide à tous les porteurs d'obligations ou de valeurs qui ont actuellement quelque réclamation contre le Canadian-Northern, car pour rendre efficace notre garantie de 45 millions, il nous faut protéger toute valeur qui a priorité, actuellement, sur celle que nous devons garantir. Voilà l'héritage légué par l'ancienne administration; elle a légué un réseau virtuellement terminé et en plus des valeurs de première classe, soit une première hypothèque sur le réseau même. Je désirerais savoir, si mes honorables amis finissent bientôt leur terme d'office;—mais pas avant la mise en vigueur de cette loi,—quel héritage ils laisseront à la prochaine administration, à la suite des résolu-

tions qui sont soumises au Parlement à l'heure présente. J'ai toujours cru qu'il était opportun de prolonger le Canadian-Northern vers l'Est.

Pourquoi a-t-on virtuellement arrêté les travaux du Canadian-Northern dans les provinces des prairies, depuis deux ans? Est-ce parce que ces provinces n'ont pas donné d'assistance sous forme de garantie des obligations? Le réseau possède des milliers, des millions de dollars, même, en garanties provinciales qu'attendent le marché, et cependant nous n'avons eu aucune construction de la part de ce chemin de fer dans les provinces des prairies depuis deux ans. Comme tous le savent, le grand fardeau qui repose actuellement sur le Canadian-Northern, c'est la complétion de la section de la Colombie-Anglaise, entreprise dans le but de donner un débouché occidental à une époque où MM. Mackenzie et Mann, ou les promateurs du Canadian-Northern croyaient voir une affaire sûre en perspective.

Il en est résulté, dès les débuts des travaux en Colombie-Anglaise—procédant non pas d'une garantie fédérale, mais d'une garantie provinciale—que les énergies et la finance du Canadian-Northern ont dû être jetées dans la construction de cette partie du réseau au détriment absolu des lignes exploitées ou projetées des provinces des prairies.

Je dirai à mes honorables amis de la droite que l'ancien Gouvernement n'est pas responsable de la construction de cette ligne excessivement coûteuse, qui, d'après plusieurs personnes, même dans l'Ouest, n'est pas considérée nécessaire à l'achèvement du réseau du Nord-Canadien. Cette voie a été construite en vertu d'une convention avec la Colombie-Anglaise qui en a garanti les obligations au chiffre de $35,000 par mille. Autant que je sache, l'ancien Gouvernement n'a jamais mis un sou dans la construction de sa voie, parce qu'il ne considérait pas qu'il faisait partie du réseau du Nord-Canadien. Mais qu'a fait le Gouvernement actuel aussitôt qu'il est arrivé au pouvoir? Il a ajouté à la garantie du gouvernement de la Colombie-Anglaise une subvention en argent de $12,000 par mille, et ce n'est pas encore suffisant pour terminer la ligne. Telle est la situation aujourd'hui: le Nord-Canadien vient demander le l'aide à ce Parlement, parce qu'il ne peut pas achever sa voie dans la Colombie-Anglaise; mais ni mon très honorable chef ni l'ancien gouvernement n'en sont responsables. Cet héritage laissé au pays est le résultat que l'action du gouvernement de la Colombie-Anglaise qui a favorisé la construction de cette ligne, et du Gouvernement actuel qui propose de prendre une garantie très incertaine—si je puis employer ce mot pour la garantie de l'avance actuelle de $45,000,000. Je veux dire, en terminant, qu'en votant pour l'amendement proposé par l'honorable député de Pictou (M. Macdonald), je le fais avec une certaine répugnance.

Quelques VOIX: Oh, oh.

M. NEELY: Mes honorables amis n'ont pas raison de se réjouir de cela. Ma répugnance vient du fait que plusieurs de mes électeurs sont d'opinion que l'aide que l'on accorde au Nord-Canadien signifie le développement des lignes auxiliaires de cette ligne dans les prairies. J'ai lu les résolutions et j'ai écouté les explications qu'en ont donné les honorables députés qui sont supposés les comprendre, et celui qui les comprend est un homme prodigieux, car elles me rappellent la description que fait le roi David de l'homme qui est "d'un courage et d'une force extraordinaires." Mais je ne trouve rien dans les résolutions qui me justifient de donner espérance à mes électeurs. J'avais espéré, avant le dépôt de ces résolutions, que la proposition du Gouvernement aiderait à la construction de lignes auxiliaires dans l'ouest du Canada et à l'amélioration de celles qui existent déjà; mais je découvre que l'argent qu'on nous demande sera seulement pour la ligne dans la Colombie-Anglaise et pour la division d'Ontario du Nord-Canadien, mais pas un seul dollar, autant que je puisse voir, pour les lignes auxiliaires dans l'ouest du Canada. Le très honorable premier ministre et ses amis paraissent extrêmement satisfaits d'avoir l'approbation des premiers ministres libéraux des différentes provinces du Canada pour toute proposition qu'il pourrait soumettre à cette Chambre. Cette approbation semble leur donner de la force, et je ne crois pas que le premier ministre aurait soumis ces résolutions à la Chambre s'il n'avait pas eu les lettres des premiers ministres Murray, Sifton et M. Calder, premier ministre intérimaire de la Saskatchewan. Je sais parfaitement tout l'avantage politique que nos amis conservateurs vont chercher à tirer de ces lettres et télégrammes envoyés par les différents premiers ministres libéraux, pour défendre leur prétention que le Gouvernement fédéral doit nécessairement venir en aide au Nord-Canadien.

Je lirai chacune de ces lettres, et je défie qui que ce soit dans cette Chambre d'y trouver une seule ligne en faveur d'une autre attitude que celle que prend mon honorable ami, savoir, que s'il est prouvé à

la Chambre que le Nord-Canadien a besoin de l'aide du Gouvernement fédéral pour compléter sa ligne transcontinentale, que cette aide doit lui être donnée. Il n'y a pas un mot dans ces lettres demandant au Gouvernement d'aider au Nord-Canadien, parce que ces différentes provinces sont incapables de lui aider elles-mêmes. Nous avons une politique particulière dans la Saskatchewan, et l'Alberta en a une semblable. Nous garantissons les obligations, ces obligations sont vendues, et les lignes auxiliaires sont construites. Prenons premièrement la lettre du premier ministre Murray, dont je ne lirai que la dernière phrase, vu qu'elle renferme mon argument:

Le Gouvernement croit qu'une aide raisonnable que le Gouvernement fédéral pourrait accorder au Nord-Canadien sans nuire à l'intérêt public serait une politique acceptable à notre population de même qu'elle augmenterait le crédit provincial.

Le premier ministre Murray ne dit rien de ces résolutions, et il ne demande pas non plus au Gouvernement fédéral d'aider le Nord-Canadien afin qu'il puisse construire des lignes auxiliaires dans sa province.

M. MACDONALD: Quelle est la date de cette lettre?

M. NEELY: 14 mars.

M. MACDONALD: Il n'avait pas vu les résolutions à cette date?

M. NEELY: Naturellement non. Les dates de ces lettres sembleraient indiquer que le Gouvernement était désespérément pressé d'obtenir les opinions des premiers ministres libéraux de ces provinces avant de soumettre ses résolutions. Le 3 mars, le ministre des Finances n'en connaissait encore rien, du moins officiellement, mais le 14 mars, le Gouvernement obtient cette lettre du premier ministre Murray, et le 17 avril M. J. A. Calder, le premier ministre intérimaire de la Saskatchewan et ministre des Chemins de fer de cette province, écrit à M. Borden une lettre qu'il a lue lui-même dans cette Chambre. J'en veux donner une phrase ou deux afin de faire ressortir plus parfaitement l'argument que je fais.

M. Calder dit:

Telle que je comprends la situation, la compagnie en question a demandé une nouvelle aide au Gouvernement fédéral, principalement sinon seulement parce qu'elle lui est nécessaire pour lui permettre de compléter et mettre en service sa ligne principale dans la Colombie-Anglaise et à l'est de Port-Arthur, fournissant ainsi les débouchés nécessaires au réseau de lignes auxiliaires que la compagnie a construites dans la région des prairies.

M. Calder dit clairement dans cette lettre qu'il comprend que cette aide est nécessaire surtout, si non uniquement, pour permettre à la compagnie de compléter sa ligne principale dans la province de la Colombie-Anglaise et à l'est de Port-Arthur, et non pas pour les lignes auxiliaires dans la Saskatchewan. M. Calder n'a pas demandé au Gouvernement fédéral d'aide pour sa province, et je crois qu'il aurait été probablement très satisfait si on l'avait laissé poursuivre seul l'exécution de sa propre politique. Mais ces résolutions enlèveront au gouvernement de la Saskatchewan de même qu'aux gouvernements des autres provinces de l'Ouest les droits qu'elles possèdent aujourd'hui en vertu de leur propre législation.

Au sujet de la nécessité qui peut exister pour l'aide demandée, je n'ai pas d'opinion à offrir, vu que je ne connais pas les faits.

Nul doute, monsieur l'Orateur, que M. Calder est beaucoup dans la même situation que chacun de nous de ce côté-ci de la Chambre, et qu'il n'a pas pu avoir plus d'informations que nous avons pu en obtenir du Gouvernement. M. Calder ne parle pas de la nécessité de cette aide. Il va plus loin. Il dit qu'il comprend que l'aide est demandée pour l'achèvement de la ligne du Nord-Canadien dans la Colombie-Anglaise et à l'est de Port-Arthur. Le Gouvernement ne prétend pas que les résolutions qu'il propose sont en harmonie avec les vues des premiers ministres provinciaux. S'il trouve satisfaction dans ces lettres, je suis certain que c'est parce qu'il ne les a lues que superficiellement, mais s'il les examine avec un peu plus de soin il verra qu'elles n'approuvent aucunement les propositions qui sont devant le Gouvernement.

J'ai dit, il y a un instant, que je voterais avec une certaine répugnance en faveur de l'amendement de mon honorable ami de Pictou, parce que je crois qu'il est nécessaire d'aider au Nord-Canadien. Je pense, à ce sujet, comme mon honorable ami le chef de l'opposition, et comme pensent, je le présume, tous les membres de cette Chambre. Je laisse au Gouvernement la responsabilité de cette aide, vu qu'il est convaincu de sa nécessité. Il possède, ainsi qu'il nous le dit, des renseignements qui le portent à croire que cet argent est nécessaire pour terminer le réseau, mais il n'a pas donné à la Chambre des renseigne-

ments assez complets pour permettre de voter à l'unanimité de l'aide à ce chemin de fer. Je laisse au Gouvernement qui a décidé d'accorder cette aide au Nord-Canadien la responsabilité d'y avoir mis des conditions que je me sens asbolument incapable d'appuyer. Je proteste donc contre ces conditions. Je proteste contre la convention proposée, parce qu'elle empiète sur les droits des provinces de l'Ouest; je proteste encore, parce qu'elle ne promet aucune aide pour la construction et l'achèvement et l'amélioration des lignes auxiliaires dans les provinces des prairies. En dernier lieu, je proteste parce que ces résolutions font entrer le Canada dans une société dans laquelle il devra jouer le rôle humiliant de venir au secours d'une grande compagnie qui s'est déclarée elle-même en banqueroute, et dans cette société le Canada n'aura ni voix ni contrôle dans la politique de la compagnie ou dans l'emploi de l'argent que nous lui votons.

(La Chambre vote sur l'amendement proposé par M. Macdonald):

Que M. l'Orateur ne quitte pas maintenant le fauteuil, mais que lesdites résolutions soient prises en considération d'aujourd'hui en six mois.

ONT VOTE POUR:

MM.	MM.
Béland,	Loggie,
Bennett (Calgary),	Macdonald,
Bickerdike,	Maclean (Halifax)
Boivin,	MacNutt,
Bourassa,	McCoig,
Boyer,	McCrea,
Brouillard,	McKenzie,
Buchanan,	McMillan,
Carroll,	Marcile (Bagot),
Carvell,	Martin (Régina),
Champagne,	Michaud,
Chisholm (Antigonish),	Molloy,
	Murphy,
Chisholm (Inverness),	Nesbitt,
	Neely,
Cruise,	Nickle,
Delisle,	Oliver,
Demers,	Pacaud,
Devlin,	Papineau,
Emmerson,	Pardee,
Gauthier (St-Hyacinthe),	Power,
	Proulx,
Gauvreau,	Reid (Ristigouche),
German,	Robb,
Hughes (King, I.P.-E.),	Ross,
	Séguin,
Kay,	Sinclair,
Kyte,	Thomson (Qu'Appelle),
Lachance,	Tobin,
Lafortune,	Truax,
Lanctôt,	Turgeon,
Lapointe (Kamouraska),	Verville,
	Warnock et
Laurier (sir Wilfrid),	White (Victoria,
Lemieux,	Alta.)—64.

ONT VOTE CONTRE:

MM.	MM.
Achim,	Lewis,
Alguire,	Macdonell,
Ames,	Maclean (York, O.),
Armstrong (Lambton),	McCurdy,
Armstrong (York, O.),	McKay,
Arthurs,	McLean (Queen, I. P.-E.),
Baker,	
Ball,	McLeod,
Barker,	Meighen,
Barrette,	Merner,
Beattie,	Middlebro,
Bellemare,	Mondou,
Bennett (Simcoe),	Morphy,
Best,	Morris,
Blain,	Morrison,
Blondin,	Munson,
Borden,	Nantel,
Boulay,	Nicholson,
Bowman,	Paquet,
Boyce,	Paul,
Boys,	Pelletier,
Bradbury,	Perley,
Bristol,	Porter,
Broder,	Rainville,
Burnham,	Reid (Grenville),
Carrick,	Rhodes,
Chabot,	Robidoux,
Charlton,	Roche,
Clark (Bruce),	Rogers,
Clarke (Wellington),	Schaffner,
Cockshutt,	Sévigny,
Cromwell,	Sexsmith,
Crothers,	Sharpe (Lisgar),
Currie,	Sharpe (Ontario),
Davidson,	Shepherd,
Edwards,	Smith,
Elliot,	Stanfield,
Fisher,	Steele,
Forget (sir Rodolphe),	Stevens,
Foster (King, N.-E.),	Stewart (Hamilton),
Foster (Toronto, N.),	Stewart (Lunenburg),
Fripp,	Sutherland,
Garland,	Thoburn,
Girard,	Thompson (Yukon),
Glass,	Thornton,
Green,	Tremain,
Hanna,	Walker,
Hartt,	Wallace,
Hazen,	Webster,
Henderson,	Weichel,
Hepburn,	White (Leeeds),
Hughes (Victoria, O.),	White (Renfrew),
Jameson,	Wilcox,
Kemp,	Wilson (Wentworth) et
Lalor,	
Lamarche,	Wright—111.
Lavallée,	

ONT PAIRE:

Ministériels.	Oppositionnistes.
Guilbault,	Cardin,
Smyth,	Clark (Red-Deer),
Coderre,	Bureau,
Brabazon,	Martin (Ste-Marie),
Marshall,	Fortier,
Osler,	Pugsley,
L'Espérance,	Richards,
Aikins,	Turriff,
Barnard,	McCraney,
Burrell,	Douglas,
Clare,	Cash,
Northrup,	Lovell,
Doherty,	Marcil,
Cochrane,	Graham,

Fowler,	McLean (Sunbury),
Gauthier,	Ethier,
Lancaster,	Guthrie,
Taylor,	Law,
Clements,	Knowles.

M. GRAHAM: J'ai pairé avec le ministre des Chemins de fer; j'aurais voté pour l'amendement.

M. GUTHRIE: J'ai pairé avec l'honorable député de Lincoln; j'aurais voté pour l'amendement.

M. CLEMENTS: J'ai pairé avec le député de Moosejaw; j'aurais voté contre.

M. H. H. McLEAN: J'ai pairé avec le député de King-et-Albert; j'aurais voté pour.

M. DOUGLAS: J'ai pairé avec le ministre de l'Agriculture; j'aurais voté pour.

M. DOHERTY: J'ai pairé avec le député de Bonaventure; j'aurais voté contre.

M. AIKINS: J'ai pairé avec le député d'Assiniboïa; j'aurais voté contre.

(La motion de M. Borden est alors adoptée.)

Disposition interprétative:

M. MACDONALD: Le réseau du Nord-Canadien est défini comme devant signifier les lignes de chemin de fer mentionnées dans la première annexe et telles autres compagnies que le Gouverneur en conseil pourra à l'avenir déclarer être comprises dans le réseau du Nord-Canadien et qui possèdent ou exploitent des chemins de fer, des têtes de ligne, des ponts ou autres installations de chemin de fer. J'aimerais que l'on m'indiquât la disposition qui régit l'addition de ces compagnies qui apparemment ne devront pas être des compagnies de chemin de fer.

M. BORDEN: Cette disposition a été insérée dans le texte en vue d'une déclaration comme le voudrait mon honorable ami. Cela semble avoir été oublié, mais nous laisserons la chose en suspens et, s'il n'y est pas ajouté cette disposition, celle-ci sera éliminée.

M. MACDONALD: On pourrait toujours nous expliquer de quelle nature seront ces compagnies que l'on se propose d'inclure dans la première annexe et quel est en général l'objet de cette définition. Si je ne me trompe sur le sens des paroles du premier ministre, rien dans les résolutions ne porte sur le règlement dont il est fait mention dans la disposition interprétative. Que signifie cette résolution?

M. BORDEN: Absolument ce qu'elle dit; les autres compagnies auxquelles il y est fait allusion sont celles qui sont de la nature décrite ici.

M. MACDONALD: A quoi a-t-on pensé en la rédigeant?

M. MEIGHEN: Il n'y a dans la résolution aucune stipulation indiquant dans quelles circonstances une compagnie devra être déclarée par ordre en conseil comme principale ou auxiliaire. Pour le moment, il n'est pas jugé à propos de définir la nature de ces compagnies, mais on devrait comprendre que si, plus tard, on découvre quelque autre anneau utile à l'ensemble, il sera fait des arrangements. Mais cela n'est pas nécessaire aujourd'hui. Il était bon néanmoins de déclarer que, le moment venu, la compagnie dont il s'agirait se trouvera comprise dans les mots "compagnie principale ou auxiliaire", et il n'y aurait pas alors à amender cette définition. Il ne serait guère possible, à mon avis, de dire dans quelles circonstances le Gouverneur en conseil pourra déclarer que tel ou tel chemin de fer appartient au réseau. Ces circonstances seront l'objet d'un examen spécial, à mesure qu'elles se présenteront. Dans le cas, par exemple, d'un chemin de fer que la Canadian Northern Railway Company jugerait utile à son réseau, elle demandera au Parlement de l'y ajouter, et c'est ce que fera le Gouverneur en conseil. La compagnie sous le nom de laquelle la ligne sera exploitée deviendra alors en vertu de cette définition une compagnie principale ou auxiliaire.

M. MACDONALD: Cette explication n'est pas tout à fait satisfaisante. Je ne savais pas encore, par les renseignements donnés à la Chambre jusqu'ici, que le Canadian-Northern allait pouvoir continuer à garantir les obligations de quelque autre compagnie. Il ne me semble pas que ce droit est de ceux que la compagnie pourrait exercer de la manière que l'indique le solliciteur général. A moins d'avoir une idée des intentions du Gouvernement ou de la compagnie, nous ne devrions pas autoriser l'addition à ce réseau d'un chemin de fer quelconque. Il est clair que cette disposition est là dans un but arrêté. Il faut que lors de sa rédaction le gouvernement ou le Canadian-Northern aient eu à l'idée certaines autres compagnies de chemin de fer, ou plutôt certaines compagnies étrangères à l'exploitation d'une voie ferrée, que l'on se propose d'amener à faire partie du ré-

seau. Quels sont les renseignements que le solliciteur général pourrait nous communiquer à cet égard ? Certaines de ces compagnies ont dû être discutées, car autrement cette disposition ne serait pas là. Mon expérience en ces matières m'a appris qu'à moins d'avoir en vue une situation susceptible de se produire, on ne met pas de ces choses dans un texte.

M. MEIGHEN : Je dirai d'abord à mon honorable ami que nous n'avons idée d'aucune compagnie autres que celles dont les noms sont mentionnés ici; mais il a été jugé utile en même temps de prescrire d'avance que cette définition s'appliquera à d'autres compagnies, qui, par la suite, seraient dans le cas d'y être comprises.

M. MACDONALD : Vous n'avez pourtant pas rédigé cette disposition sans avoir quelque chose en vue.

Nous avons tenu compte de cette possibilité, qui est peut-être une probabilité, que des compagnies additionnelles pourraient y être ajoutées; mais nous n'avons pas déterminé d'avance à quelles conditions elles pourront être ajoutées.

Sir WILFRID LAURIER: Si j'en juge d'après ce qu'il déclare, mon honorable ami cherche à se faire conférer des pouvoirs qui devraient appartenir au Parlement et non au Gouverneur général en conseil. Il prétend qu'il n'a en vue aucune compagnie qui devrait être inclue dans cette convention, et que si une compagnie de cette nature était en existence, elle allait être mise sur le pied des compagnies qui sont inclues dans l'annexe I.

Il prétend que telle compagnie de cette nature n'existe pas, et que toutes les compagnies connues à l'heure actuelle sont comprises dans l'annexe I; mais ce n'est pas aller trop loin que de supposer qu'il puisse exister d'autres compagnies qui détiennent des chartes les autorisant à construire des chemins de fer plus ou moins en relations avec le Canadian-Northern, et qui peuvent par la suite être appelées à faire partie du réseau du Canadian-Northern, ou que certains promoteurs peuvent songer à faire acquérir par la compagnie.

Vous conférez au Gouverneur en conseil l'autorisation de fusionner n'importe quelle compagnie de cette nature avec le réseau du Canadian-Northern, et le Parlement n'a pas le pouvoir d'exercer aucune maîtrise sur la volonté du Gouverneur en conseil.

Le Gouverneur en conseil est suprême en ces matières, et que ses actes soient judicieux ou non, il ne reste aucun remède à notre disposition pour empêcher une transaction de cette nature, ou qui vous permette de la critiquer après qu'elle a été effectuée. J'ai le droit de supposer,—et je ne suis peut-être pas très loin de la vérité,—qu'il existe peut-être au moment même où je parle, des compagnies qui ne se sont peut-être pas encore adressées à mon très honorable ami, à l'heure actuelle, mais qui, n'attendent que l'adoption de cette mesure pour se présenter et essayer de se faire admettre dans le réseau.

Je soumets à la considération de mon très honorable ami, qu'un pouvoir de cette nature n'est pas compatible avec l'objet qu'il a en vue, à l'heure actuelle, qui est de constituer le réseau du chemin de fer Canadian-Northern.

Ce réseau, tel qu'il existe, à l'heure actuelle, est bien connu. Nous connaissons les noms des compagnies qui devraient être absorbées par ce réseau, elles ont toutes été absorbées, c'est très bien; mais si l'on a en vue de faire l'acquisition d'autres compagnies dont on ne souçonne pas même l'existence actuellement, je ne vois pas pourquoi vous prenez une précaution aussi extraordinaire que celle qui consiste à conférer ce pouvoir au Gouverneur en conseil, lorsque l'honorable député, qui pilote ce projet de loi, déclare: Je ne connais pas d'autres compagnies qui pourraient être absorbées. La mesure que nous sommes à étudier aujourd'hui est présentée dans un but déterminé, à savoir: tel qu'on le déclare dans le préambule de la résolution, afin de fusionner sous une seule direction toutes les compagnies qui sont sous la juridiction de Mackenzie et Mann. On ne devrait pas chercher à atteindre d'autre but que celui-là, et je ne puis voir, à moins que l'on ne me fournisse de meilleures raisons que celles qu'a avancées le solliciteur général, pourquoi on y insère une disposition aussi extraordinaire, ni pourquoi il est nécessaire que le Gouverneur en conseil soit investi de pouvoirs de cette nature.

M. BORDEN: Je ne puis voir dans cette proposition rien de ces pouvoirs extraordinaires qu'y voit mon très honorable ami. Si j'ai bien saisi le sens de l'article en question, il se résume à ceci: il peut se trouver, et nul doute qu'il se trouvera à l'avenir, des chemins de fer constitués en corporations en vertu de chartes, qui n'ex-

istent peut-être même pas encore au moment actuel, qui, bien qu'étant pour ainsi dire parties constituantes du réseau du Nord-Canadien, ne feront cependant pas partie de ce chemin de fer, au point de vue de la loi. L'idée, c'est tout simplement d'ajouter une disposition, afin que ces voies ferrées, lorsqu'elles seront créées, pourront légalement faire partie du réseau du Nord-Canadien. Cela ne me paraît pas être un pouvoir si extraordinaire que cela.

Cependant, vu que mon très honorable ami éprouve quelque difficulté à l'admettre, nous allons laisser cet article en suspens pour l'instant et passer à l'examen du suivant.

M. GRAHAM : En vertu de cette convention, le Canadian-Northern se trouvera à obtenir des droits de parcours sur le réseau de l'Intercolonial. Il existe de nombreux enbranchements qui aboutissent à l'Intercolonial.

Or, sous le régime de cet article, le Canadian-Northern pourrait-il louer la meilleure de ces voies ferrées, la relier à son réseau grâce aux droits de parcours qu'il aura sur l'Intercolonial, puis faire ratifier ensuite cette convention ?

M. MEIGHEN : Il ne le pourrait certainement pas, en vertu de cet article.

M. GRAHAM : Ni en vertu d'aucun autre ?

M. MEIGHEN: Le Canadian-Northern ne pourrait rien entreprendre de cette nature sans l'assentiment du Gouverneur en conseil.

M. GRAHAM: Est-ce que le Gouverneur en conseil aurait le droit de faire la transaction que je viens d'expliquer ? Dans l'affirmative, vous demandez à vous faire conférer trop d'autorité.

M. GERMAN : C'est justement un commencement afin que le Gouvernement devienne l'associé d'une entreprise, qui est la propriété de particuliers, et je dirai au très honorable premier ministre que ce n'est qu'un commencement et un très petit commencement; que lui-même ni le Gouvernement du Canada ne peuvent être associés dans un chemin de fer transcontinental, qui est la propriété de particuliers. (Lisant):

"Compagnies constituantes" signifie celles des compagnies mentionnées dans la première annexe de la présente loi et telles autres compagnies que le Gouverneur en conseil pourra à l'avenir déclarer être comprises dans le réseau du Canadian-Northern, et qui possèdent ou exploitent des chemins de fer, des têtes de ligne, des ponts ou autres installations de chemins de fer.

Cela signifie toute compagnie que les promoteurs du chemin de fer Canadian-Northern, qui sont les maîtres de la Canadian Northern Railway Company, peuvent faire entrer dans l'organisation. S'ils peuvent faire honneur à leurs obligations, le Gouvernement se trouve à être absolument entre les mains de Mackenzie et Mann, qui possèderont et maîtriseront les actions des grandes et des petites entreprises dans lesquelles ils sont intéressés, ou dont ils peuvent entreprendre l'exploitation par tout le pays.

Sir WILFRID LAURIER: Relativement aux compagnies auxiliaires, je désirerais demander à mon honorable ami, le solliciteur général, pour mon information personnelle, pourquoi il a fait une distinction entre les compagnies auxiliaires et les compagnies constituantes?

Les compagnies auxiliaires, si je saisis bien, sont celles qui n'exploitent pas leurs voies ferrées, et les compagnies constituantes sont celles qui exploitent leurs voies ferrées. Relativement au but que l'on cherche à atteindre par cette mesure, je n'ai pas pu me rendre compte pourquoi on a maintenu cette distinction. Il peut exister une légère différence entre les deux appellations, au point de vue légal ou à tout autre point de vue, que je n'ai pu saisir en lisant les résolutions, mais, à mon avis, cette distinction ne sert qu'à rendre les résolutions plus embarrassantes qu'il n'est nécessaire. Dans mon opinion, on devrait désigner toutes ces compagnies sous le nom d'auxiliaires ou de constituantes. Je saisis très bien la distinction, mais je n'en vois pas l'objet.

M. MEIGHEN: Il existe un article dans lequel la distinction est essentielle. Je vais le trouver et le montrer au très honorable député.

M. CARVELL: Relativement aux entrepreneurs, je demanderai au premier ministre, si l'on verrait quelqu'objection à modifier cette partie de la clause d'interprétation de façon à ce qu'on y lît les noms de sir William Mackenzie et de sir Donald Mann.

En discutant la résolution générale, j'ai fait remarquer hier que l'article 4 de la résolution dit tout simplement:

Qu'il est convenu et stipulé à la satisfaction du Gouverneur en conseil que tous les prêts temporaires impayés faits au Canadian-Northern ou à quelqu'une de ses compagnies constituantes

ou auxiliaires et garantis par le dépôt ou le nantissement de valeurs, seront remboursés....

J'ai fait remarquer qu'il existait beaucoup de valeurs négociables, qui étaient indubitablement collatérales, mais, qu'à mon avis, et je crois que j'ai établi assez bien ma prétention, ces valeurs collatéra'es ne pourraient éteindre la dette de la compagnie. J'ai suggéré de modifier l'article 4, en y insérant les mots "par les entrepreneurs" après le mot "entreprises" afin que l'article eût été ainsi conçu:

Qu'il est convenu et stipulé par les entrepreneurs, à la satisfaction du Gouverneur en conseil....

De cette façon vous rendriez Mackenzie et Mann personnellement responsables du paiement de ces dettes. La même question se présente de nouveau dans l'article 5:

Que les entrepreneurs conviennent et s'engagent et doivent de toute autre manière convenir et s'engager à la satisfaction du Gouverneur en conseil à ce que la dette courante du Canadian-Northern et des dites compagnies constituantes et auxiliaires soit, dans un délai d'un an à compter de l'adoption des présentes résolutions, réduite à la somme normale ou ordinaire courante...

laquelle a été estimée ici à $3,000,000, si je ne fais erreur. Si le mot "entrepreneurs" comprenait Mackenzie et Mann personnellement, vous auriez l'engagement personnel de Mackenzie et Mann que ces dettes seront payées. Si on laisse en la situation qu'elles occupent actuellement toutes ces compagnies auxiliaires et constituantes, alors nous laissons à Mackenzie et Mann le pouvoir d'absorber dans ce réseau n'importe quelle organisation, que ce soit une compagnie de chemin de fer, une compagnie de pont, une mine de houille ou n'importe quoi. Si nous laissons les choses comme elles sont, nous chargeons le pays du fardeau de ces compagnies, car une fois qu'elles seront fusionnées avec le réseau du Canadian-Northern le pays devra payer la dette de l'entreprise.

Vous pouvez greffer sur l'entreprise du Canadian-Northern n'importe quelle autre compagnie canadienne, du moment qu'elle est autorisée, et le pays assume la responsabilité; nous aurons à payer les frais. Cependant sir W. Mackenzie et sir D. Mann ne sont pas responsables pour un seul dollar. Dans mon opinion, le premier ministre devrait étudier sérieusement cet aspect de la question, et si la chose est nécessaire, que l'on suspende toute l'affaire.

C'est là un point important, et si l'on suivait la proposition que j'offre, cela ferait tomber du coup la plus forte objection que les députés de l'opposition et le peuple, un peu partout dans le pays, ont contre cette mesure.

M. BORDEN: Si je comprends bien, en vertu de l'article 4 aussi bien que de l'article 5, il est loisible au Gouverneur en conseil d'exiger la garantie personnelle de sir W. Mackenzie ou de sir D. Mann, ou des deux à la fois.

M. CARVELL: Mais ne serait-il pas préférable que la loi nous donnât la certitude que la chose sera exigée.

M. BORDEN: A mon avis, cela n'est nullement nécessaire.

M. AMES: Pourquoi les parties contractantes de quatrième part dénommées "entrepreneurs", comprennent-elles Mackenzie, Mann et compagnie (à responsabilité limitée), sir William Mackenzie et sir Donald Mann, alors que dans l'article d'interprétation le mot "entrepreneurs" s'applique à Mackenzie, Mann et compagnie (à responsabilité limitée)?

M. CARVELL: La réponse est facile: c'est que, dans le contrat, sir William Mackenzie et sir Donald Mann conviennent tout simplement de faire le transfert des actions et non pas de présenter de réclamations pour services rendus.

M. BORDEN: L'honorable député fait erreur.

M. CARVELL: Il est possible que le contrat aille un peu plus loin. Je l'ai dit hier. D'abord, la compagnie consent à transférer $33,000,000 d'actions au Gouvernement; à transférer la ligne de Brockville à Westport à titre gratuit, et à signer tout autre accord nécessaire en vue de l'exécution de la convention; en outre, à ne pas présenter de réclamations pour services rendus. Voilà tout. Quand les noms de ces messieurs figurent personnellement et qu'ils sont déclarés responsables, ce n'est que pour le transfert des actions et pour l'exécution des autres choses que je viens de mentionner. Lorsqu'il s'agit dans la convention de versement de deniers, le mot "entrepreneurs" ne s'applique plus à eux. C'est donc à bon droit que le député de Saint-Antoine, de Montréal (M. Ames), signale au comité cette situation.

M. BORDEN: J'en ai déjà expliqué la raison. Il n'est guère légitime d'affirmer

que les noms de ces messieurs ne figurent pas au traité, puisque les articles 4 et 5 suffisent amplement pour qu'ils y soient compris. Quant à la convention dans laquelle sir William Mackenzie et sir Donald Mann figurent personnellement et individuellement à titre de parties intéressées, la clause conditionnelle du traité en indique les raisons.

Le paragraphe (2) de l'article 2 stipule qu'en aucun temps les entrepreneurs n'exigeront du Nord-Canadien ou des compagnies constituantes ou auxiliaires, des profits d'entrepreneurs, commissions et réclamations ou autres sommes. C'est parce qu'on désirait inclure non seulement MM. Mackenzie, Mann et compagnie (à responsabilité limitée), mais en outre, sir William Mackenzie et sir Donald Mann individuellement à l'égard de ces créances qu'on les y fait figurer à titre de parties intéressées ainsi que la corporation elle-même, et par conséquent la clause en question au traité a cette application.

M. MACDONALD : A-t-on déposé des documents indiquant les actionnaires et le personnel de Mackenzie, Mann et compagnie (à responsabilité limitée). Sinon, il faudrait soumettre ces documents au comité.

M. BORDEN: Je ne saurais dire pour le moment si ce renseignement figure dans les documents soumis au comité. Mais il serait sans doute facile de l'obtenir.

M. MACDONALD : Si le premier ministre veut bien m'en croire, il conviendrait de réserver l'article, en attendant qu'on nous fournisse ce renseignement. Cette demande n'est que légitime. Nous ne saurions législativement définir le sens du mot "entrepreneurs" en déclarant que c'est une certaine compagnie sans connaître le personnel de cette compagnie.

M. BORDEN: Les membres de la compagnie peuvent transférer leurs actions demain ou aujourd'hui même.

M. MACDONALD : Ce renseignement serait pourtant intéressant. . . .

M. BORDEN : Il serait peut-être intéressant ; mais cela ne saurait en rien modifier la situation au point de vue du droit, parce que le transfert des actions n'intéresse point l'entité de la corporation.

M. CARVELL : Le premier ministre a exactement énoncé l'effet du paragraphe

(2) de l'article 2 de la convention. Sans doute, sir William Mackenzie et sir Donald Mann personnellement rendent à toutes réclamations à titre de services rendus qu'ils pourraient faire valoir contre ces compagnies.

Mais il n'en est pas moins vrai qu'ils ne deviennent nullement responsables du paiement de sommes quelconques. Le premier ministre affirme que le Gouvernement pourrait le demander, en invoquant les articles 4 et 5 des conventions et engagements. Mais pourquoi ne veut-il pas dire qu'il le demandera? Pourquoi refuse-t-il de déclarer que, lorsqu'on rédigera les contrats, sir William Mackenzie et sir Donald Mann seront déclarés personnellement responsables? Et s'il souscrit à cette convention, pourquoi refuserait-il de la consigner au document même? Si on le faisait, cette convention serait inscrite dans la loi, et le mot "entrepreneurs" voudrait dire qu'ils sont personnellement responsables.

M. GERMAN: Mackenzie, Mann et compagnie forment une compagnie à responsabilité limitée. Mais sir William Mackenzie et sir Donald Mann individuellement peuvent être énormément riches, sans assumer de responsabilité personnelle relativement à cette institution corporative. A mon avis, l'avis exprimé par le député de Carleton (N.-B.) s'impose à l'attention du comité et à l'approbation du Gouvernement, et on devrait déclarer sir William Mackenzie et sir Donald Mann personnellement responsables, et non pas seulement à titre de compagnie à responsabilité limitée. Il serait peut-être impossible d'obtenir un seul dollar de ces messieurs, à titre de compagnie à responsabilité limitée; mais on le sait, ils sont tous deux multimillionnaires et capables non seulement de fournir les capitaux voulus à cette institution et de construire le réseau, mais encore de construire un autre réseau transcontinental.

Des VOIX: Allons donc!

M. GERMAN: Que les honorables députés rient à leur aise, mais l'opinion publique, on le sait, est convaincue que sir William Mackenzie et sir Donald Mann peuvent construire un réseau transcontinental, s'ils le veulent. Il n'y a nullement lieu de se livrer à l'hilarité, on le sait, ils sont tous deux multimillionnaires et ils se sont enrichis par leurs tripotages en matière de chemin de fer.

M. BRISTOL: Je nie catégoriquement la chose. L'affirmation de l'honorable député est dénuée de tout fondement. Elle est démentie par la preuve soumise à cette Chambre.

M. GERMAN: Le député de Toronto-centre (M. Bristol) fait erreur. Sir William Mackenzie et sir Donald Mann sont très riches et ils ont acquis cette fortune par leurs manipulations et leurs tripotages des affaires du Nord-Canadien. Or, on demande aujourd'hui au Gouvernement de les déclarer personnellement responsables à l'égard de ces questions. On les déclare responsables, à titre de compagnie à responsabilité limitée. Et le député de Carleton demande qu'on les déclare responsables individuellement. A mon avis, le Gouvernement devrait appliquer le terme entrepreneurs non seulement à Mackenzie, Mann et compagnie (à responsabilité limitée), mais encore à sir William Mackenzie et à sir Donald Mann.

M. MURPHY: Je tiens à prêter mon appui aux demandes formulées par mes collègues de gauche. Le premier ministre en conviendra, il faudrait temporiser quelque peu dans la délibération de cet article, et attendre qu'on nous ait fourni le renseignement demandé par le député de Pictou: c'est-à-dire qu'il faudrait nous éclairer parfaitement sur la composition de la société Mackenzie, Mann et compagnie (à responsabilité limitée), désigner le personnel de cette compagnie, indiquer le chiffre de son capital social, bref, fournir tous les renseignements qui nous permettent de déterminer avec précision la valeur des garanties données par cette compagnie.

En outre, la demande formulée par le député de Carleton est fort légitime. En effet, il veut que le terme "entrepreneurs" s'applique à sir William Mackenzie et à sir Donald Mann individuellement. Eu égard au débat qui s'est déroulé ici la semaine dernière et surtout en vue des révélations faites par les députés ministériels de Calgary et de Kingston, notre impérieux devoir, à mon avis, est de demander que le terme "entrepreneurs" s'applique aussi à la Northern Contruction Company. Si je ne me trompe, cette compagnie se résume, pour ainsi dire, à sir William Mackenzie et à sir Donald Mann. Si je suis bien renseigné, cette compagnie a fait une énorme somme de travail, et maintenant que les résolutions à l'étude ont atteint l'étape du comité, le Parlement a le devoir d'entourer cette convention de toutes les sauvegardes possibles. Même si on acquiesce aux demandes formulées par les députés de Pictou et de Carleton, on peut encore à bon droit demander que le terme "entrepreneurs" s'applique aussi à la Northern Conctruction Company.

M. BORDEN : L'honorable député fait erreur au sujet de la Northern Conctruction Company ; car, on m'informe que ni sir William Mackenzie ni sir Donald Mann ne possèdent, ni directement ni indirectement, le moindre intérêt dans cette société. Si mes souvenirs sont fidèles, j'ai lu une déclaration de fonctionnaires de cette compagnie . . .

M. CARVELL: Qu'ils n'en avaient retiré aucun bénéfice.

M. BORDEN: Qu'ils n'avaient aucun intérêt dans cette compagnie, soit directement soit indirectement, c'est le souvenir que j'en ai.

M. CARVELL: J'ai toute confiance dans la proposition que je soumets à la Chambre. Je crois qu'elle a une grande importance. Nos honorables adversaires ont déclaré ici très souvent que le réseau du Canadian-Northern est arrivé à un point où il est forcé de demander l'aide de quelqu'un et le seul qui puisse lui accorder cette aide, c'est le Gouvernement du Canada. Cela semble être admis par tous nos honorables amis du Gouvernement et il n'y a pas de doute là-dessus. Les promoteurs de cette ligne ont reçu près de $240,000,000 de quelqu'un et ils disent que tout a été employé dans le chemin de fer. Ils ajoutent qu'il leur faudra encore $100,000,000 pour compléter le réseau et qu'ils ont $58,000,000 de bonnes valeurs disponibles, dès que nous leurs aurons fourni les $48,000,000 nécessaires pour les rendre liquides, et alors tout le reste de leur actif deviendra vendable et le pays ne perdra pas un dollar; on pourra tout régler et nos $40,000,000 deviendront une des plus grandes valeurs qu'aura le Canada. Si nos amis ont une aussi belle confiance que cela, et si sir William Mackenzie et sir Donald Mann ont une confiance égale, cela ne peut pas faire de mal de les comprendre dans la définition du mot "entrepreneurs" et de les rendre personnellement responsables, non pas de l'achèvement de la ligne, mais des emprunts réalisés et aussi des prêts des banques. Je voudrais que ces messieurs devinssent personnellement responsables que ces prêts seront payés. En vue de placer cette proposition devant le comité

sous une forme concrète, je ferai la motion suivante:

Que la définition des "entrepreneurs" soit modifiée en y ajoutant les mots "sir William Mackenzie et sir Donald Mann".

M. GERMAN: Dans le peu de paroles que j'ai dites sur cette question, j'ai soutenu que Mackenzie et Mann devraient appuyer cette entreprise de leur fortune personnelle jusqu'au montant de leurs disponibilités financières, qu'elles soient fortes ou faibles. C'est leur entreprise; nous avons fourni la plus grande partie de l'argent, mais néanmoins la majorité reste encore leur entreprise. Nous ne demandons pas trop en insistant pour que les propriétaires réels de cette compagnie mettent leurs obligations personnelles en commun avec les nôtres, et comme je suis persuadé que cette proposition est juste pour le Canada, je suis prêt à voter pour cet amendement.

M. BORDEN: Quand l'honorable député prétend que MM. Mackenzie et Mann n'ont pas engager leur crédit personnel dans cette entreprise, il est absolument mal renseigné. Tout ce qu'on peut désigner sous le nom de capital de premier établissement relativement à la construction de cette ligne, et il s'élève à un grand nombre de millions de dollars, a été obtenu non seulement par Mackenzie and Mann Limited, mais en beaucoup de cas, avec le crédit personnel de sir William Mackenzie et de sir Donald Mann.

M. GERMAN: Pas un dollar de leur crédit personnel.

M. BORDEN: Je ne puis dire qu'une chose, c'est que mes renseignements ne concordent pas avec ceux de mon honorable ami.

M. CARVELL: Le premier ministre veut-il avoir l'obligeance de nous signaler dans les documents qui nous sont remis où un de ces messieurs est responsable pour un dollar?

M. BORDEN: L'honorable député veut-il montrer dans les documents quelque chose qui prouverait le contraire? Je répondais à une affirmation faite par l'honorable député de Renfrew-sud, qui a déclaré, et un grand nombre des membres de la Chambre ont affirmé la même chose, que MM. Mackenzie et Mann différaient de ceux qui s'étaient présentés au Parlement en 1884 en ce que ces derniers avaient engagé leur crédit personnel dans l'entreprise du Pacifique-Canadien, tandis que sir William Mackenzie et sir Donald Mann n'avaient pas agi ainsi. Je déclare que je suis absolument convaincu que cette affirmation n'est pas exacte et que le capital de premier établissement pour la construction de cette ligne, qui se chiffre par des millions de dollars, a été fourni de la façon que j'ai dite et nous savons que dix millions et demi de dollars, représentant la moitié des réclamations en souffrance des entrepreneurs, ont été empruntés et versés de cette manière. Mackenzie et Mann, Limited, pour les fins de cette convention, proposent de donner des valeurs satisfaisantes pour le Gouvernement à propos de ce qu'on appelle les emprunts temporaires et les dettes flottantes. Nous nous rendons compte que Mackenzie et Mann doivent engager leur propre fortune jusqu'à un certain point, même pour un montant très important, et nous avons prévu dans cette convention qu'ils agiraient ainsi.

Nous avons de plus exigé que Mackenzie et Mann renoncent absolument à toute réclamation contre la compagnie, provenant de commissions ou frais d'agence, pendant un très grand nombre d'années, et je n'ai pas le moindre doute, ainsi que j'ai déjà eu l'occasion de le déclarer, que cette réclamation s'élève à plusieurs millions de dollars. Je crois donc que, dans les circonstances, il est injuste de prétendre que Mann et Mackenzie n'ont pas engagé dans cette entreprise leurs ressources personnelles et individuelles. Je maintiens que leur crédit est engagé et que la ligne n'aurait pas pu être construite sans cela.

M. LEMIEUX: Ce point de la question est très important. D'un côté, nous avons le premier ministre qui déclare que Mackenzie et Mann ont engagé leurs ressources personnelles et de l'autre nous entendons des députés des deux partis prétendre le contraire. Ne serait-il pas à propos de faire une petite enquête sur cette question? S'il est vrai, comme on le prétend, que Mackenzie et Mann ont de forts intérêts dans des entreprises au Mexique et au Brésil, dans des terrains de ville à Montréal, et dans des compagnies de tramways à Winnipeg, Toronto et Vancouver, il me semble qu'ils devraient être tenus de fournir eux-mêmes une partie des garanties nécessaires. Personnellement, j'ignore ce qui en est, mais ce que je viens de mentionner a été dit et répété

par l'honorable député de Calgary, par l'honorable député de Kingston et d'autres encore. Pourquoi ne fait-on pas une enquête pour savoir si Mackenzie et Mann possèdent réellement de pareilles sources de richesses?

Si j'avais la preuve que Mackenzie et Mann ne possèdent rien en dehors de leurs intérêts dans le Nord-Canadien, j'adopterais certainement une attitude différente au sujet de ces résolutions, mais je suis moralement convaincu que l'un d'eux, au moins, est plusieurs fois millionnaire, ainsi que l'a déclaré l'honorable député de Calgary. Dans les temps durs que nous subissons, dans un moment où l'argent est si rare et où il y a tant d'ouvriers qui chôment, le Gouvernement a tort de courir de pareils risques, d'assumer d'aussi lourdes responsabilités et de laisser tous les bénéfices à ces multimillionnaires.

M. MEIGHEN: C'est vraiment intéressant d'entendre l'honorable député de Rouville, maintenant qu'il n'est plus qu'un simple député, parler des multimillionnaires et de l'obligation dans laquelle ils sont d'engager leurs fortunes personnelles dans des entreprises de chemins de fer. Depuis que le Canada existe, il a toujours été de règle de considérer les chemins de fer comme des entreprises d'utilité publique, dans lesquelles le pays tout entier est intéressé, et non comme des entreprises particulières n'intéressant que ceux qui y sont directement engagés. Comme conséquence de cette politique, le Gouvernement a constamment aidé à la construction des chemins de fer. Le Pacifique-Canadien a reçu de l'aide sous forme de subventions et le Grand-Tronc-Pacifique et le Nord-Canadien ont été secourus au moyen de subventions et de garanties données à leurs obligations.

Quand le parti libéral et l'honorable député de Rouville ont-ils demandé, pour la première fois, que les compagnies de chemins de fer ne soient pas subventionnées et que leurs obligations ne soient pas garanties par l'Etat, à moins que les propriétaires de la voie ne possèdent absolument rien en dehors de leurs intérêts dans la compagnie? C'est la première fois que nous entendons prêcher cette doctrine. Avant que l'ancien Gouvernement vint en aide à une compagnie de chemins de fer, on faisait une enquête, je suppose pour s'assurer que les actionnaires ne possédaient pas un dollar, en dehors de leurs actions dans cette compagnie. Cete politique était-elle celle de l'ancien Gouvernement? Dans le cas contraire, le raisonnement de mon honorable ami ne vaut absolument rien.

M. LEMIEUX: La situation n'est pas la même.

M. MEIGHEN: Tout est changé en effet.

M. MACDONALD: Pourquoi ne discutez-vous par l'arrangement?

M. MEIGHEN: Je sais que mon honorable ami n'aime pas qu'on lui rappelle la manière dont il votait quand son parti était au pouvoir. La question que nous avons à décider est celle-ci: dans les circonstances, l'argument est-il juste et raisonnable? Et pendant que nous discutons cette question et la bonne foi de nos adversaires, il n'est pas hors de propos de leur rappeler qu'il y a trois ans, Mackenzie et Mann, les propriétaires du chemin de fer Canadian Northern Ontario se sont adressés au Parlement et ont obtenu, avec l'approbation des députés de la gauche et de l'honorable député de Rouville, qui était membre du cabinet, une garantie de $35,000,000. Il n'est pas hors de propos, je crois, de leur rappeler aussi que le Gouvernement n'a jamais institué d'enquête pour savoir si Mackenzie et Mann avaient engagé leurs fortunes personnelles dans cette entreprise. S'ils étaient des hommes riches à cette époque, je suppose qu'ils avaient déjà des intérêts au Mexique et dans l'Amérique du Sud. Pourquoi le Gouvernement du temps n'a-t-il pas exigé que cet argent fût employé à la construction de la ligne, avant de consentir à garantir les obligations.

Pourquoi les honorables membres de la gauche n'ont-ils pas cherché, par tout l'univers, si Mackenzie et Mann possédaient un cheval, dans un continent, et un capital-actions, dans un autre continent, avant de venir à leur aide en 1911?

M. GRAHAM: Mon honorable ami ne voit-il pas de différence? En 1911, le pays obtient une première hypothèque en garantie et, en 1914, il n'obtient pas de garantie, en vérité.

M. MEIGHEN: Dans ce cas, pourquoi le pays a-t-il engagé son crédit, en 1911? Si la compagnie se trouvait sur des bases financières solides, en 1911, pourquoi ne pouvait-elle pas s'adresser au marché financier pour en obtenir de l'argent? Si le principe vaut, aujourd'hui, il était bon alors. Mackenzie et Mann ont obtenu de l'ancien Gouvernement, en 1911, une garantie de

leurs obligations, et l'honorable député de Renfrew-sud ne s'est pas enquis de ce qu'ils possédaient, en dehors de ce chemin de fer.

M. GRAHAM: Ils nous ont donné une première hypothèque, ce que vous n'avez pas obtenu.

M. MEIGHEN: L'honorable député de Renrew-sud prend cette attitude que quiconque offre au Parlement du Canada une première hypothèque doit obtenir l'aide dont il a besoin.

M. GRAHAM: Pas du tout.

M. MEIGHEN: La question est de connaître ce qui est juste et équitable entre le public et les promoteurs. Qu'avons-nous fait, dans ce cas-ci? Nous avons entendu parler à satiété d'immeubles personnels engagés par les propriétaires du chemin de fer Pacifique-Canadien. Je n'ai pas reçu de mission de Mackenzie et Mann ni du chemin de fer du Nord-Canadien.

Nous sommes les fidéicommissaires du peuple du Canada et la conduite de ces personnes ne nous intéresse qu'en tant qu'elle se rapporte au bien-fondé de ce bill et de la proposition soumise par le Gouvernement. Je dis qu'à mon sens, on constate que ce que Mackenzie et Mann ont engagé de leur propre actif et qui ne provenait en aucune façon du chemin de fer du Nord-Canadien, en vue de son succès, passe et de beaucoup ce que les promoteurs du chemin de fer Pacifique-Canadien ont engagé.

M. PARDEE: Qu'ont-ils engagé?

M. MEIGHEN: L'honorable député désire grandement savoir ce qu'ils ont engagé. Ils ont engagé 4,102,000 acres de terre.

M. GERMAN: Qui ne leur ont jamais appartenu.

M. CARVELL: Qu'ont-ils reçu en retour?

M. MEIGHEN: L'honorable représentant de Welland dit que jamais Mackenzie et Mann n'ont possédé ces terres et l'honorable député de Carleton me demande pourquoi on leur a donné ces terres. Je ne puis répondre aux deux à la fois.

M. GERMAN: Répondez à chacune des questions séparément.

M. MEIGHEN: Mackenzie et Mann ont acquis les chartes de trois compagnies de chemin de mer et après le parachèvement des travaux réclamés par ces chartes, ils ont eu le droit, d'après la loi qui accorde ces chartes, d'obtenir des concessions de terres. Ils ont terminé l'entreprise et ils sont devenus propriétaires des subventions de terres accordées pour le parachèvement des travaux; ils ont cédé ces subventions de terres au Nord-Canadien, et lorsque la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien fut formée en compagnie, les terres furent données à la compagnie du chemin de fer du Nord-Canadien.

Mais les subventions qui accompagnaient ces chartes étaient exigibles, lors du parachèvement de ces chemins de fer; ils les ont achevés et ils se sont trouvés conséquemment en état de réclamer ces terres. Mon honorable ami soutient-il qu'ils n'avaient aucun titre par la loi à ces terres et qu'ils ne les avaient pas engagées?

M. CARVELL: Je voudrais poser une question à mon honorable ami.

M. MEIGHEN: Je demande à mon honorable ami de répondre à la question que je lui pose.

M. CARVELL: Mon honorable ami me permettrait-il de lui poser une question?

M. MEIGHEN: Pas maintenant; que l'honorable député réponde d'abord à la question que je lui ai posée.

M. CARVELL: Je dis qu'il n'ont aucun droit à ces terres. Mon honorable ami me permettra-t-il maintenant de lui poser une question?

M. MEIGHEN: Nous allons suivre cette donnée.

M. CARVELL: J'ai répondu à la question de mon honorable ami, celui-ci me permettra-t-il de lui poser une question?

M. MEIGHEN: Je permettrai à mon honorable ami de me poser une question, lorsque j'arriverai à ce détail, et je ne ferai pas ce qu'il a fait hier—promettre d'arriver à ce détail et ne jamais le discuter.

Mon honorable ami dit que Mackenzie et Mann n'avaient pas droit à ces subventions et que jamais ils n'ont été en état d'établir leur titre à ces 4,102,000 arpents de terre. Qu'on me permette de lui demander comment il se fait qu'ils ont établi leur titre aux 100,000 acres de terre dont ils possèdent une partie, aujourd'hui, et dont ils ont vendu une autre partie, et qu'on n'a jamais mis en doute le bien-fondé de leur titre en loi.

M. CARVELL: Continuez.

M. MEIGHEN: J'attends maintenant la question de mon honorable ami.

M. CARVELL: Certes, je remercie beaucoup le solliciteur général. Je tiens à lui

demander si ces chemins de fer n'étaient pas, au moment où l'acquisition en fut faite, grevés d'hypothèques et si le Gouvernement ou le Nord-Canadien n'est pas aujourd'hui assujéti au paiement de ces créances hypothécaires.

M. MEIGHEN: Sur les voies?

M. CARVELL: Sans doute. Au dire de mon honorable ami, Mackenzie et Mann ont acheté dans le Manitoba certaines lignes de chemin de fer ayant droit à des subventions en terres. Les terres qu'ils ont ainsi acquises, ils n'étaient pas tenus de les attribuer au réseau. Nous avons leurs hypothèques et leurs obligations sur ces lignes, elles sont là aujourd'hui; il faudra bien les acquitter; or, je le demande à mon honorable ami, n'est-ce pas le Nord-Canadien qui devra le faire?

M. MEIGHEN: Je n'ai pas dit qu'ils ont acheté les lignes, mais bien qu'ils ont fait l'acquisition des chartes qui en autorisaient la construction, et que, ayant construit les lignes, ils avaient droit à la subvention en terres.

M. CARVELL: Et nous devrons purger les hypothèques.

M. GERMAIN: Ils ont construit les lignes à l'aide de l'argent provenant de la vente des terres.

M. MEIGHEN: Comment se fait-il alors que le Nord-Canadien ait obtenu les terres?

M. CARVELL: Les hypothèques grèvent-elles ces lignes?

M. MEIGHEN: Certainement; étant devenues parties intégrantes du réseau du Nord-Canadien, elles se trouvent assujéties à toutes les hypothèques qui grèvent celui-ci.

M. CARVELL: Pourquoi les terres ne serviraient-elles pas à purger les hypothèques?

M. MEIGHEN: Parce que les constructeurs des lignes de chemin de fer ont gagné les terres. En les construisant, ils ont gagné les terres tout comme mon honorable ami gagnerait ses honoraires dans un procès. S'ils ne les avaient gagnées, ils n'auraient pu en obtenir les titres. Les titres en ont été délivrés à la Prairie Land Company, à laquelle les constructeurs avaient cédé à peu près 50,000 acres. Ils étaient donc propriétaires des 4,102,000 acres; ils les ont converties en espèces. Je vais signaler à mon honorable ami un autre cas tout à fait semblable à celui-ci et qui lui fera immédiatement comprendre la situation.

La Qu'Apelle, Long Lake and Saskatchewan Railway Company a également gagné une subvention en terres en construisant une ligne allant de Qu'Apelle au lac Long et à la Saskatchewan. Les promoteurs de l'entreprise devaient avoir droit aux terres pourvu qu'ils construisissent le chemin de fer; l'ayant construit, ils avaient gagné les terres. Un honorable membre de la gauche se trouvait au nombre des promoteurs, et lorsque ceux-ci aliénèrent le chemin de fer, ils gardèrent les terres qu'ils avaient ainsi gagnées.

M. CARVELL: Il se trouvait aussi un député ministériel.

M. MEIGHEN: Oui, un membre de la droite. Ce qu'ils faisaient là, ils avaient le droit de le faire, puisqu'ils étaient propriétaires des terres octroyées à titre de subvention tout comme ils l'étaient de la ligne de chemin de fer, si grevée qu'elle fût. L'honorable député considère-t-il que son collègue de la gauche a commis une action déshonorante en vendant les terres qui lui appartenaient pour les avoir gagnées? Pourquoi donc prétend-il que ces deux hommes agissent contrairement à leur droit?

M. CARVELL: Je ne prévoyais pas que cette question dût fournir au solliciteur général l'occasion de se mettre ainsi en colère. (Protestations).

Je pensais que nous posions très loyalement une question d'affaires; cette question est tellement pratique que mon honorable ami n'y peut répondre sans s'emporter.

M. MEIGHEN: Je ne me suis pas emporté.

M. CARVELL: Alors, c'est que votre mine vous a trahi.

M. MEIGHEN: J'en ai peut-être eu l'air.

M. CARVELL: En effet, vous en avez eu l'air. Il n'y a pas de comparaison possible entre le cas qui nous occupe et celui de la Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway Company. Il y a vingt ans, ce chemin de fer était vendu, mais c'était sans les terres qui avaient été octroyées à titre de subvention. Lorsque, il y a sept ou huit ans, Mackenzie et Mann jugèrent à propos d'acquérir cete ligne, ils l'achetèrent sans les terres. S'ils avaient acheté les terres en même temps, l'état de leur actif eût été plus satisfaisant.

M. MEIGHEN: Ce n'est pas là la question. Comment ces gens s'y sont-ils pris pour obtenir les terres?

M. CARVELL : C'est ce que je dirai tantôt. Il y a sept ou huit ans, Mackenzie et Mann faisaient l'acquisition de cette ligne sans acheter en même temps les terres octroyées à titre de subvention; cette ligne-là était grevée d'une hypothèque que le pays sera tenu de purger.

Il est malheureux que nous n'ayons pas eu avec cela le titre de la terre. Mais Mackenzie et Mann n'ont jamais possédé ce terrain, et n'ont jamais été en mesure de le vendre ou de le céder au gouvernement. Si Mackenzie et Mann possédaient d'autres terres par rapport à d'autres réseaux, c'était parce qu'ils avaient construit ces réseaux et qu'ils avaient obtenu des octrois de terres. Ils ont hypothéqué les réseaux, et ces hypothèques subsistent encore. Ils remettent ces hypothèques au Gouvernement, de sorte que le Gouvernement sera responsable de leur acquittement. Je ne croyais pas que mes honorables amis commenceraient si tôt à fendre les cheveux en quatre. Mon honorable ami cherche à distinguer entre détenir un titre et le mot "avoir droit".

Il m'a demandé s'ils avaient droit à ces terres, et j'ai répondu "non"; puis il m'a demandé, dans le but de créer une querelle de droit, comment ils avaient obtenu ces cent milles acres de terres, s'il n'y avaient pas droit. Je désire donner à mon honorable ami quelque conseil. . .

Quelques DEPUTES: Oh! oh!

M. CARVELL: Mon honorable ami fera adopter ces résolutions bien plus facilement en nous rencontrant sur un terrain plus large et plus conciliant qu'en cherchant à établir ces distinctions méticuleuses entre un titre légal et la question de savoir s'ils avaient droit à ces terres. Cherchons maintenant à revenir au sujet en question et à parler d'affaires.

M. STEPHENS: Ayez vous-même un peu de courtoisie élémentaire.

M. CARVELL: Je crois que mon honorable ami ferait mieux de sortir et de surveiller ses Hindous qui débarquent à Vancouver. Il a eu tout ce qu'il pouvait surveiller, et il a eu sa part de besogne à s'intéresser aux Hindous qui débarquaient à Vancouver. Si je désire son conseil, je le lui demanderai.

M. STEPHENS: Nos Hindous valent bien l'honorable député.

[M. Meighen.]

M. CARVELL: Je regrette de ne pouvoir en dire autant de mon honorable ami. Nous le laisserons maintenant hors de la discussion. Je désirerais revenir aux modifications que nous avons proposées, car c'est après tout le plus important. Pourquoi le solliciteur général et le chef du Gouvernement s'opposent-ils à ce que Mackenzie et Mann deviennent personnellement responsables de ces dettes?

M. MEIGHEN: J'y arrivais.

M. CARVELL· Le solliciteur général ne trouvera jamais le pôle sud en voyageant au nord. Il doit y avoir quelque raison pourquoi ils s'opposent à ce que Mackenzie et Mann donnent des garanties personnelles. Je voudrais que le solliciteur général indiquât où se trouve, dans ces résolutions, une déclaration à l'effet que Mackenzie et Mann deviendront personnellement responsables de quoi que ce soit. Il n'est nulle part un mot à cet effet. La seule allusion, c'est que Mackenzie et Mann ne deviendraient pas personnellement responsables, et que le Gouvernement n'avait pas l'intention de le leur demander. Si le Gouvernement est sincère, et si Mackenzie et Mann sont sincères, ils ne devraient pas craindre de se porter personnellement responsables du paiement des dettes. Si ces valeurs, qui sont maintenant engagées comme collatérales pour ces dettes, ne doivent pas le payer, Mackenzie et Mann devraient alors en toute justice être forcés de les payer; et s'ils ne possèdent pas assez de propriétés pour les payer, c'est malheureux pour eux, et le pays doit devenir responsable. Voilà toute la question.

M. MEIGHEN: J'étais au milieu d'un discours qu'il ne me sera plus nécessaire de terminer; j'expliquais que Mackenzie et Mann avaient contribué pour beaucoup à cette entreprise, mais il ne me sera pas nécessaire de poursuivre la question davantage, car je vois que l'honorable député désire éviter ce sujet. Je sens que c'est surtout à cause de notre petit incident, si je me souviens, de la comparaison entre la compagnie Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan et, disons, la compagnie Manitoba et Sud-Est. Dans le cas de la Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, les promoteurs ont assujetti le réseau à des obligations pour le construire—ce qu'ils avaient droit de faire,—et ils ont obtenu l'octroi de terres aux mêmes fins, ce qu'ils avaient droit d'obtenir. Quant à la compagnie. Manitoba et Sud-Est, elle a fait exactement la même chose. Mais dans le cas de la compagnie,

Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, les promoteurs ont retenu l'octroi de terres et ont vendu le réseau sujet à ces obligations, comme ils avaient droit de le faire.

M. CARVELL: A Mackenzie et Mann.

M. MEIGHEN: Ils l'ont vendu plus tard à Mackenzie et Mann. Ils ont vendu le réseau ainsi assujetti à des obligations, et ont gardé pour eux-mêmes les octrois de terres; et voilà justement ce que Mackenzie et Mann auraient pu faire au sujet du Manitoba et Sud-Est. Quant au réseau Winnipeg et baie d'Hudson, et de la compagnie Lake Manitoba and Canal, ils auraient pu faire exactement ce que les promoteurs ont fait au sujet du Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan, et personne n'aurait eu un mot à dire sur ce point, car personne ne pouvait critiquer les promoteurs du Qu'Apelle, lac Long et Saskatchewan.

Qu'ont fait les promoteurs de ce chemin de fer? Ils ont gardé pour eux les terres allouées, et il s'ensuit que Mackenzie et Mann eussent pu en faire autant de celles qui avaient été données pour aider à la construction des autres lignes. Chacun des cas a été mené rondement du commencement la fin. Je mentionne le fait en passant dans l'unique but de montrer que Mackenzie et Mann avaient droit à ces allocations de terres, qu'ils pouvaient les conserver en leur possession et s'en faire remettre les titres. Il leur était loisible de les vendre et ils en ont vendu jusqu'à concurrence de 100,000 acres, et le reste de l'octroi avec la balance de leurs droits aux terres fut transporté au Canadian-Northern. Qui osera dire que cela ne constitue pas un transport au Canadian-Northern de biens appartenant à Mackenzie, Mann and Company? Si aujourd'hui ceux qui ont lancé l'entreprise du chemin de fer Qu'Appelle, lac Long et Saskatchewan faisaient don, l'ayant encore en leur possession, de l'octroi qu'ils ont reçu, le député de Carleton dirait-il qu'ils n'ont rien donné de leurs biens à ce chemin de fer; soutiendrait-il encore qu'ils n'ont jamais placé un dollar dans l'entreprise? S'il émettait cette prétention, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) dira-t-il encore: Très bien! très bien! Je ne le crois pas. Inutile de rien ajouter au sujet de ces octrois de terres.

Sir WILFRID LAURIER: Qui a soulevé la question?

M. MEIGHEN: Durant tout le cours de la semaine on l'a maintenue sur le tapis; c'est à peine si un député de l'opposition a pris la parole sans affirmer, réaffirmer, et redire à tout instant, que Mackenzie et Mann n'avaient jamais dépensé un dollar de leur argent pour la construction de la ligne.

M. GRAHAM: Je n'ai jamais prétendu cela.

M. MEIGHEN: Le député de Renfrew-sud en effet n'a rien prétendu de tel et il doit en être félicité, mais il a entendu les paroles de ceux qui siègent en arrière de lui.

M. GERMAN: Ceux qui siègent en arrière de lui ont dit la vérité.

M. MEIGHEN: Il y aurait difficilement lieu de nous reprocher de ne pas nous être assurés de recours contre les terrains de ville, appartenant en propre à MM. Mackenzie et Mann, mais je ne veux pas, à cette heure tardive, m'engager sur une question aussi vaste.

J'avais formé le projet de ne pas soulever de discussion, et je ne crois pas m'être montré trop désagréable, mais j'ai voulu essayer de rendre quelque justice qui était due, me semblait-il, à des gens qui ont bien fait quelque chose pour ce chemin de fer.

(L'amendement de M. Carvell est rejeté.)

M. PELLETIER propose que le comité fasse rapport à la Chambre.

M. MACDONALD: Il est entendu que le point qui vient de faire l'objet de cette controverse reste en discussion.

M. MEIGHEN: Oui, avec l'amendement perdu.

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

Sur motion de M. Pelletier, la Chambre lève sa séance à minuit moins dix minutes.

INDEX

TROISIÈME SESSION---DOUZIÈME PARLEMENT

(NOMS ET SUJETS PAR ORDRE ALPHABETIQUE.)

Acier. Voir fer et acier.

Acme-Carbon, postes, 2818.

Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général à l'occasion de son départ du Canada, 5467.

Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, 4, 52, 99, 133, 175, 213, 273, 300.
Amendements proposés: sir Wilfrid Laurier, 31; M. Neely, 280.

Affaires navales.
Collège d'Halifax, 347, 3363, 3411.
Défense, 8, 17, 26, 49, 53, 63-64, 83, 93, 103, 104, 116, 126, 134, 146, 153, 179-185, 261.
Marins volontaires, 2006.
Recrutement, 364.
Règlements, 1022.
Service naval, loi pour rappeler la loi du, 1re lect., 212.

Afrique du Sud, contrats pour fourniture du foin, 1068.

Agriculture.
Encouragement de l', 6, 8, 80, 85, 89, 115, 180, 186, 236, 307, 318, 320, 377, 849, 1196, 1219, 3102.
Fermes expérimentales, 1151, 1191, 1211, 2482, 3648.
Gazette, 1151, 1191, 1749.
Insectes nuisibles, 1185, 1212.
Instruments agricoles. Voir instruments.
Kentville, bestiaux atteints de tuberculose à, 4741.
Ministère
Budget, 359, 1151, 1165, 1185, 1220, 1749, 1768, 2482, 3648-3666.
Employés, 359, 383.
Entomologie, 1185.
Québec, province de, 1199, 1204-1208, 1212-1214, 1218, 1755.

Aikins, James A. M. (Brandon)
Budget, 2774.
Commerce de l'Ouest, 2785.
Instruments agricoles, 2780.
Marchés du blé, 2776.
Politique nationale, 2780.
Subventions aux chemins de fer, 2783.
Transports, 2775.

Aikins, James A. M.—Suite.
Budget—*Suite.*
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 716.
Représentation sénatoriale, 1567.
Terres fédérales, 212, 3479.

Alaska-Yukon, ch. de fer, 1501.

Alberta.
Elévateurs régionaux de l', 498, 601.
Gaz naturel, 376.
Irrigation, 1681.
Poste rurale, 857.

Alcool, tarif sur, 3257.

Aldershot, camp, 1503.

Alert, steamer, 325, 342, 446-454, 499, 701.

Alexander, bureau de poste, 3105.

Alguire, D. O. (Stormont)
Pensions de vieillesse, 1416.

Allumettes, bill prohibant l'emploi du phosphore blanc dans la fabrication des, rés., 1610; 1re lect., 1613; 2e lect., 1839; com., 1839; 3e lect., 1842.

Aluminum en feuille, tarif sur, 3285.

Amérique du Sud, association pour le développement du commerce dans l', 1774.

Ames, Herbert B. (Montréal, St-Antoine)
Budget, 2621.
Dette du Canada, 2624.
Emprunts temporaires, 2627.
Recettes et dépenses, 2623.
Revision du tarif, 2628.
Situation commerciale, 2621.
Canadian-Northern, ch. de fer, 3891.

Amherst, salle d'armes, 3880, 4362, 4475.

Animaux, santé des, 3326.

Annapolis, service postal du comté, 363.

Annonces frauduleuses. Voir Code criminel.

Annonces concernant les immeubles. Voir bill modifiant le Code criminel.

Antigonish
Agents d'immigration, 601, 5400.
Inspecteur de substances alimentaires, 698.
Percepteur des douanes, 4031, 4065.
Service des postes, 601.
Travaux publics, 5417.

Antilles
Câble, 1000.
Commerce, 924, 971, 2111.
Commissaire du commerce, 464.
Service de paquebots, 464, 1002.

Arcadia, poste rurale, 735.

Archives, 755, 769, 1853. Voir aussi Registres.

Armes à feu, port illégal, 493.

Armstrong, J. A. Macdonald (York-nord)
Budget, 2718.
Blé en franchise, 2722.
Instruments agricoles, 2721.
Réforme du Sénat, 2722.
Privilège, 3265.

Armstrong, Joseph E. (Lambton-est)
Canadian-Northern, 4077.
Edifices publics, 1991.
Milice, 4768.
National Transcontinental, enquête, 2235.
Prudential Life of Canada, 3044.

Armstrong, J. H., renvoi de, 2284.

Arthabaska, travaux publics, 1169. Voir aussi Drummond.

Art. Voir Galerie Nationale.

Arthurs, James (Parry-Sound)
Canal Baie Georgienne, 3115.
Explosifs, réglementation des, 4040.
Industrie du fer et de l'acier, 1592, 3368.
Permis de coupes forestières, 5213.
Réserves indiennes, 3707.

Association canadienne du centenaire de la paix, 1016, 5148.

Assurance, 1835, 3353.

Assurances, bill modifiant la loi des, 1re lect., 1768.

Assurance de Rimouski, l', 4066.

Athabaska-Landing, Fort-McMurray, télégraphe, 372.

Atlantique, désastre subi par bateaux de pêche sur côtes de l', 5385.

Atlantic, Quebec & Western, ch. de fer, 935.

Auditeur général, bureau de l', 758.

Aurora Menace, 2419, 2421, 3206, 3392.

Automobiles, tarif sur lentilles d', 3285.

Aviation, 3118.

Avignon, bureau de poste, 858.

Bad Throat, pouvoirs hydrauliques de rivière, 2005.

Bagot, poste rurale, comté de, 1775.

Baie des Chaleurs, ch. de fer, 396.

Baie St-Paul, service postal de, 1906, 2005, 3208, 4550.

Baie d'Hudson
Chemin de fer, 383, 968, 4646-4653, 4657-4666.
Contrats, 5219.
Droit de passage, 1503.
Longueur en milles, 384.
Pas, pont de la mission du, 384.
Pêcheries, 365, 5376.
Têtes de lignes, 364, 597, 703, 1268, 3263.

Balances, inspection des, 1487.

Ball, R. J. (Grey-sud)
Hon. L. P. Brodeur, voyages de, 1166.

Banques, faillites de, 3353, 3363, 4030, 4066. Voir aussi Farmers Bank.

Banques, taux d'intérêt des, 5390.

Banques et commerce de banque. Voir compagnies de Prêt et Crédit.

Banque Internationale, 4894, 4935.

Barnard, Geo. H. (Victoria, C.-B.)
Immigration asiatique, 1311.
Réforme du divorce, 878.

Barrette, J. A. (Berthier)
Banques et commerce de banque, 4066.

Barriefield, camp de, 3880.

Bassano, bureau de poste, 497.

Bathurst
Port, 366, 4392, 4477.
Travaux Publics, 366.

Bear River, quai, 2109.

Beattie, Thomas (London)
London and Port Stanley Railway Co., 1483.

Beaubien, homestead, 1930, 3489, 3504.

Beauce, poste rurale, 1770.

Bedford, édifice public, 2667.

Béland, hon. H. S. (Beauce)
Agriculture, budget, 1204.
Beauce, poste rurale, 1770.
Chambre des Communes, représentation, 5508.
Compagnie d'Assurance de Rimouski, 4895. 4991.
Franchise postale, privilège, 3379.
Houille, ressources de, 1892.
Immigration, 1693.
Instruments agricoles, droits sur, 1661.
Revenu de l'Intérieur, budget, 1442.

Bennett, R. B. (Calgary)
Annonces frauduleuses, 3630.
Boy Scouts, 4308.
Calgary & Edmonton Railway Co., 834.
Canadian Northern, chemin de fer, 3900.
Naturalisation, 4309.

Bennett, Wm. H.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Bennett, Wm. H.—Suite.
Industrie du fer en gueuse, 241.
Transports, 245.
Chambre des Communes, installations, 4379.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2432.
Postes, employés des, 2492.
Primes sur l'acier, 1589.
Transports, 3125.

Bergeron, J. C., paiement à, 388.

Best, John A. (Dufferin)
Hon. M. Lemieux, voyages de, 733.
Privilège, 3266.
Tarif, 3211.

Bétail
Elevage, 3648, 3656, 3663.
Embargo aux Etats-Unis, 3214.
Inspection, 795.
Race pure, distribution des animaux de, 736.

Beurre. Voir Laiterie, produits de la.

Bibliothèque du Parlement, 1865.

Bickerdike, Robert (Montréal, St-Laurent)
Immigration, 1716.
Peine capitale, 4, 508, 4697.
Pilotage, 3786, 5258.
Réforme des prisons, 4695.
Traitements des juges, 3773.

Biggar, colonel J. L., voyage en Europe, 1277.

Bills privés, responsabilité concernant législation des, 1042.

Bills privés pris en délibération:
Acadia Loan Corporation, 1484.
Alberta Central Railway Company, 1982.
Arnoldi, J., brevet de, 3093.
Atlin Railway Company, 2511.
Auto Wheels, Limited, brevet de, 1747.
Barcelona Light and Power Company, 2003, 2076.
Boy Scouts Association, 4307. Voir aussi 5190.
Brazilian Light and Power Company, 2077.
British American Nickel Corporation, 2077.
British Trust Company, 1484.
Burrard Tunnel and Bridge Company, 801.
Calgary and Edmonton Railway Company, 802, 833, 1039.
Calgary and Fernie Railway Company, 1745.
Canadian Northern Ontario Railway Company, 4653.
Canadian Northern Railway Company, 1843, 4653, 4852.
Canadian Pacific Railway Company, 807.
Catholic Mutual Benefit Association, 4656.
Central Ontario Railway, 1982.
Central Railway Company of Canada, 1044.
Central Western Canada Railway Company, 805, 843.
Continental Fire Insurance Company of Canada, 1745.
Erie, London and Tillsonburg Railway Company, 1042.

Bills privés pris en délibération—Suite.
Esquimalt and Nanaimo Railway Company, 1042.
Farnham and Granby Railway Company, 3667.
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Company, 3360.
Goldschmidt, R., brevet de, 3060, 3359.
Grand Trunk and Canada Atlantic Railway Companies, 3065.
Grand Trunk Railway Company, 804.
Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company, 1041.
Kettle Valley Railway Company, 1983.
Labrador, Quebec and Southern Railway Company, 3065, 3096, 4656.
Lachine, Jacques Cartier, and Maisonneuve Railway Company, 804.
Lake Erie and Northern Railway Company, 1246.
London and Lake Erie Railway Company, 1981.
London and Port Stanley Railway Company, 1483.
McClary Manufacturing Company, 1275.
Manitoba and Northwestern Railway Company, 1982.
Mortgage Corporation of Nova Scotia, 1484.
National Council of Women of Canada, 3092.
National Wood Distilling Company, brevet de, 1746.
Norfolk and Elgin Railway Company, 1746.
Northern Territorial Railway Company, 2280.
North Shore Power, Railway, and Navigation Company, 4653.
Ottawa and Ungava Railway Company, 1040.
Ottawa, Northern and Western Railway Company, 801.
Pacific, Peace River and Athabaska Railway Company, 1039.
Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company, 3064, 3093.
Peace River Tramway and Navigation Company, 1043.
Prince Edward and Hastings Railway Company, 3064, 3094.
Prudential Life of Canada, 3040, 3639, 3667.
Queen's University, 807.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Rio de Janeiro and Sao Paulo Telephone Company, 1983.
Saskatchewan Central Railway Company, 3101.
Saskatoon and Hudson Bay Railway Company, 3997.
Les Sœurs de la Charité de l'Hopital Saint-Antoine de Le Pas, 1748.
Sterling Trusts Corporation, 1484.
Thessalon and Northern Railway Company, 1040.
Toronto, Niagara and Western Railway Company, 3354, 3427, 3637.
University of Emmanuel College, 2511.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 4852, 5064.
W. C. Edwards Company, 3635.
Western Dominion Railway Company, 3634.
West Ontario Pacific Railway Company, 807.
Wilson, T. L., brevet de, 3060.

Biologie, commission de, 2548.

Bishop, A., emploi de, 3363.

Bisley, équipe, 539, 1275.

Bisons, troupeau de, 4332.

Black-Cape, bureau de poste, 738, 2282.

Blain, Richard (Peel)
Destitutions, 1260.
Farmers Bank, 5080.
Soumissions publiques, 1264.

Blé en franchise, 44, 140, 250, 274, 282, 285, 294, 297, 300, 304, 311, 314, 316, 319, 321, 2962, 2998, 2855, 2880, 2932, 2948, 2954, 2941, 3014, 3030.
Amendement proposé: sir Wilfrid Laurier, 2988; vote, 3039.

Blood Reserve, bail de pâturage, 376.

Boar's-Head, signal de brume, 2923.

Boivin, Geo. H. (Shefford)
Agriculture, employés du département, 383.
Bestiaux malades dans les townships de l'Est, 382.
Budget, 3033.
Aliments en franchise, 3038.
Instruments agricoles, 3036.
Canadian-Northern, ch. de fer, 3883, 4228.
Destitutions, 1472.
Granby, bureau de poste, 382, 731.
Invasion fénienne, vétérans, 382, 464.
Newport, employés de douane, 933, 1070, 1397.
Revenu de l'Intérieur, crédits, 1436, 1472.
Riendeau, S., emploi de, 1168.
Shefford, poste rurale du comté, 382.
Tarif, 3305, 3400.
Townships de l'Est, bureaux de poste, 3810.
Traitements des juges, 3767.

Bonaventure
Ferme expérimentale, 376.
Postes, 1772, 2282, 2283.
Réserves indiennes, 2667.
Travaux publics, 935, 1426.

Borden, sir Frederick, voyages de, 599.

Borden, très hon. R. L. (premier ministre)
Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, 5467.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Retard apporté à convocation du Parlement, 23.
Solliciteur général, succession du, 24.
Amélioration des grandes routes, 24.
Sénat, 25.
Défense navale, 26.
Québec, têtes de lignes, 30.
Coût de la vie, 31.
Archives ministérielles, commission des, 5150.
Association canadienne pour le centenaire de la Paix, 1016, 5148.
Brooke, Mme M. J., pension, 5152.
Cales sèches, subventions aux, 4271.
Canadian-Northern, ch. de fer, bill pour subvention, 3814, 4182, 4199-4265, 4401-4465, 4483-4516, 4558, 4581, 4635, 4730.
Voir aussi 3409, 3477, 3556, 3614, 3734.

Borden, très hon. R. L.—Suite.
Canadien-Pacifique (le) et l'émigration autrichienne, 942.
Chambre des Communes, 4478, 4552.
Ajournement de Pâques, 2421.
Besogne de la Chambre, 1682, 3352.
Débats, traduction française, 5463.
Questions et réponses, 922.
Représentation. Voir sous cet en-tête.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du mercredi, 1326.
Séances du samedi, 3952.
Sous-président, charge de, 1431.
Champs de bataille de Québec, commission des, 4063, 4293.
Charlottetown, convention de, 5147.
Chemins de fer, amendements à la Loi des, 3091.
Cigarettes, prohibition des, 1550.
Colombie-Britannique, commission "Better Terms", 2485, 4810, 5185.
Colpitts, M., affaire, 479.
Confédération, semi-centenaire de la, 1519
Conseil National des Femmes, 3092.
Conservation, commission de, 752.
Corruption électorale, 961.
Désastre de pêche, appel au gouvernement pour solliciter de l'aide, 5386.
Divorce
Procédure en parlement, 5067.
Réforme, 878.
Eaux internationales, commission des, 1220, 1462, 1554, 5149.
Eaux navigables, pollution des, 1825.
Empress of Ireland, perte de l', 4615, 4733, 4735, 4737, 4810, 4897, 5063, 5079, 5140, 5420.
Explosifs, fabrication des, 1896.
Farmers Bank, 4986.
Fuller, Mme M. E., pension, 5186.
Goodwin, Geo., retour de dépôt, 2483.
Grand-Tronc-Pacifique, garantie d'obligations, 5016, 5115.
Haut-Commissaire, charge de, 329.
Immigration des Indous, 4478, 4552, 4745.
Invasion fénienne, vétérans, 4541.
Instruments agricoles, droits sur, 1634.
Intercolonial, chemin de fer.
Administration, 3444.
Convention de trafic avec le Canadien-Pacifique, 623.
Trains suburbains, 1117.
Irrigation, amendement à la loi de l', 3646.
Labrador, côtes du, 3099.
Milice (la) et les processions religieuses, 5567.
Monk, l'hon. **F. D., mort de, 3953.**
National Transcontinental, chemin de fer.
Administration, 5288.
Commission, 5023.
Enquête, 2464.
Raccordement avec Montréal, 5317.
Naturalisation, 4997.
Paris, bureau du commissaire, 5153.
Pétrole, exportation du, 1018, 1842, 3624.
Pollution des eaux navigables, 1825.
Police à cheval, 328, 742-752, 5151.
Postes, tarif pour la Grande-Bretagne, 3391.
Postes sur l'Atlantique, service des, 623, 5252.
Presse Impériale, conférence de la, 5148.
Procédure parlementaire
Amendements des Communes aux amendements du Sénat, 5223.
Longueur des réponses, 1114.

Bourassa, J. Boutin—Suite.
Questions de privilège, basées sur articles de journaux, 1179.
Rapports et papiers personnels, 5145.
Subsides, comité de, sans avis, 324.
Séances du jeudi, et préséance du gouvernement, 730, 741, 743, 757.
Rapports de réunions en "caucus" dans les journaux, 1960.
Représentation dans la Chambre des Communes, 640, 650, 833, 883, 907, 971, 5499, 5515, 5544, 5566.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1119.
St. John Valley, ponts du ch. de fer, 4054, 4131, 4198.
San Francisco, exposition, 3412.
Sans-travail à Montréal, les, 3882.
Sauvages, amendements à la Loi des, 3643, 3702, 3711.
Sauvetage, récompenses, 5367.
Sénat, représentation, 1554, 2003, 3675, 5469, 5488.
Service naval, 5346.
Strathcona, mort de lord, 96.
Tarif, 4614.
Tate, W., réclamation de, 5154.
Terre-Neuve, désastre de pêche à, 2638, 3143.
Transatlantique, service, 623.
Travail, conditions du
Chômage, 5221.
Ile Vancouver, 1389.
Ouest, 4064.
Vincent, J. U., nomination de, 1477

Bouées sous-marines à cloches, 700.

Boulay, H. (Rimouski)
Agriculture, encouragement de l', 377, 1165, 1206.
Canada and Gulf Railway, 1071.
Clément, hon. juge, 2371, 2479.
Commission des chemins de fer, 2552.
Commissaires du commerce, 931.
Contrebande, accusation de, 1867.
Destitutions, 1015, 1494.
Farmers Bank, 5081.
Guides français dans les musées, 1903.
Immigration, 1696.
Intercolonial, ch. de fer
Administration, 3468, 5133.
Contrats pour traverses, 1395.
Embranchements, 5314.
Nomination de chefs, 496.
Salaires d'employés, 496, 1065.
Juges, traitements des, 2031.
Messagers sessionnels, 738.
Milice, 4778.
National Transcontinental, stations, 1680.
Naturalisation, 5002.
Ottawa, district fédéral, 1979.
Pedley, F., résignation de, 856.
Pilotage, 3791.
Rimouski, achat de terrain, 1776.
Service naval, 352, 381, 5363.
Signaux de marine, amélioration des, 5372.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 5064.

Bourassa, J. Boutin (Lévis)
Ateliers de machines Carrier, 1906, 3106.
Cadenas pour sacs de dépêche, 735.
Destitutions, 4551, 5216.
Enquêtes en matière d'ingérence politique, 2417.

Borden, très hon. R. L.—Suite.
Invasion fénienne, vétérans, 1070.
Intercolonial, ch. de fer
Construction de doubles voies, 4740.
Réclamations pour incendie, 5218.
"Safety First", mécanicien, 2371.
Larose, Wilfrid, 1905.
Lauzon, receveur de postes, 5218.
Lévis
Ferme expérimentale, 389.
Poste rurale, 388.
National Transcontinental, têtes de lignes à Québec, 2282.
Ontario Fire Insurance Co., 4477.
St-Romuald, bureau de poste, 4195.

Boy Scouts, 4307, 5190.

Boyce, A. C. (Algoma-ouest)
Corruption électorale, 956.
National Transcontinental, enquête, 2285.
Prudential Life of Canada, 3042.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 5066.
Wagner, Philip, 1241.

Boyer, Gustave (Vaudreuil)
Agriculture, aide à l', 849.
Bergeron, J. G., paiements à, 388.
Beurre, fabrication du, 3499.
Chevrier & Frère, paiements à, 387.
Graham, quai, 467.
Intercolonial, chemin de fer, achat de bois, 936.
Ottawa, gardiens de phares de la rivière, 602.
Pointe Fortune, quais, 3557.
Quais, revenus des, 388.
Rigaud
Bureau de poste, 466, 3801, 4195.
Quai, 467.
Seigneuries de Québec, 596.

Boys, W. A. (Simcoe-sud)
Barcelona Light & Power Co., 2003, 2076.
W. C. Edwards Co., 3635.

Bradbury, George H. (Selkirk)
Beurre, fabrication du, 3317.
Central Western Canada Railway Co., 845.
Destitutions, 1258.
Indiens, 3645, 3706.
Installations frigorifiques, 3729.
Invasion fénienne, vétérans, 5188.
Ottawa, édifices publics, 1968.
Pollution des eaux navigables, 1828, 2109.
Tarif, 3276.
Winnipeg-Gimli, service des trains, 4811.
Brantford, édifice public, 857, 912, 5408.
Brevets
Bureau, 5391.
Registre, 1151.
Renouvellements, 1747, 3060, 3093, 3359.

Brise-glace, 424, 3108.

British-Columbia Alaska Railway, chemin de fer projeté, 1959.

Bristol, Edward (Toronto-Centre)
Canadian-Northern, chemin de fer, 3955, 4436.
Commission "Better Terms", 359, 2485, 4810, 5185.

Broder, Andrew (Dundas)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Broder, Andrew—Suite.
Agriculture, aide à l', 187.
Amélioration des grandes routes, 185.
Cigarettes, prohibition des, 1544.
Coût de la vie, 186.
Défense navale, 185.

Broderies, tarif sur, 3310.

Brodeur, Hon. L. P., voyages de l', 1166.

Brome, poste rurale, 738.

Brooks, Mme M. J., pension à, 5152.

Brouillard, Ovide (Drummond et Arthabaska)
Annonces dans les journaux, 1866.
Arthabaska, travaux publics, 1169.
Destitutions, 1071, 1072.
Drummond et Arthabaska, bureaux de poste, 1068.
Le Présent, contrats d'impressions, 1608.
Rimouski, employés du gouvernement, 4195.

Bruce-sud, boîtes à lettres, 372.

Buchanan, William A. (Medicine Hat)
Acme-Carbon, postes, 2818.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Blé en franchise, 321.
Transport, 322.
Alberta
Elévateurs régionaux, 498, 601, 1276.
Gaz naturel, 376.
Irrigation, 1681.
Poste rurale, 857.
Bassano, bureau de poste, 497.
Blood Reserve, bail de pâturage, 376.
Budget, 2788.
Blé en franchise, 2792.
Immigration, 2796.
Instruments agricoles, 2795.
Tarif, 2790.
Taux de fret, 2789.
Bibliothèques de bureaux de poste ruraux, 935.
Burns, bail de pâturage, 2716.
Calgary & Edmonton Railway Company, 804.
Canadian Northern, chemin de fer, 4120, 4605.
Canadien-Pacifique, irrigation le long du chemin de fer, 2921.
Central Western Canada Railway Company, 843.
Commission des ranches, 602.
Coutts, officier de douane, 460.
Différends ouvriers, 574.
Elévateurs à grain, 1725.
Homesteads, préemptions de détenteurs de, 375.
Glencurrie, bureau de poste, 4742.
Instruments agricoles, droits sur, 1660.
Irrigation, 602, 3758.
Journaux, frais de poste sur, 3395.
Mise à la retraite de commissaires de chemins de fer, 602.
Ottawa, loyers, 2666.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1119.
Terres houillères, 385.
Terres fédérales, 3478.

Budget, 2556, 2599, 2640, 2669, 2718, 2768, 2820, 2867, 2925, 2980.
Amendement proposé: sir Wilfrid Laurier, 2988; vote, 3039.

Bureau, Jacques (Trois-Rivières et Saint-Maurice)
Bureau de poste, 2818.
Officier de douane, 499.
Edifice public, 597.
Brisement de glaces, 431.
Cap de la Madeleine, quai, 3105.
Grand'mère, édifices publics, 2819.
Pénitenciers, dépenses, 2480.
Postes, budget, 3811.
Revenu de l'Intérieur, budget, 1437.
Service naval, 5357.
Saint-Maurice, estacades, 2819.
Saint-Maurice Shawinigan, édifices publics, 5384.
Traitements des juges, 2025, 3766.
Trois-Rivières
Camp, 3671.
Destitutions, 858.
District postal, 5318.

Burnham, John H. (Peterborough-ouest)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Amélioration des grandes routes, 51.
Coût de la vie, 49.
Défense navale, 48.
Baie Georgienne, canal de la, 3118.
Beurre, fabrication du, 3315.
Boy scouts, 4309.
Budget, 2757.
Protection et libre échange, 2758.
Conditions du travail, 2763.
Canadian Northern, chemin de fer, 2371, 2716, 4139.
Champs de bataille, conservation des, 4294.
Cigarettes, prohibition des, 1546.
Code criminel (le) et la loi morale, 3642.
Commerce, ajustement de la balance du, 2112.
Concurrence industrielle orientale, 4739.
Corruption électorale, 940.
Divorce, réforme du, 868.
Elections, amendements à la Loi des, 503.
Farmers Bank, 3691.
Haut Commissaire, bureau du, 1852.
Immigration, 1695.
Immigration asiatique, 1312.
Naturalisation, 4714, 4723, 4726.
Panama, taux du canal de, 3670.
Pêcheries d'Ontario, 1914, 2008.
Pensions de vieillesse, 1404.
Privilège, 3209.
Tarif, 1424, 3276.
Titres honorifiques, 504.
Traitements des juges, 2030.
Trent, canal de, 5126, 5182.
Transports océaniques, 3076.
W. C. Edwards Company, 3636.

Burrell, hon. Martin (ministre de l'Agriculture)
Agriculture, budget, 359, 1151-1165, 1185-1218, 1749-1768, 2482, 3326, 3648-3664.
Agriculture dans province de Québec, 1756.
Animaux, santé des, 3326.
Bétail sur pieds, industrie du, 3656.
Beurre, voir Laiterie.
Brevets
Bureau des brevets, 5391.
Registre des brevets, 1151.
Renouvellement des, 1747, 1748, 3093, 3359.
Chevaux, élevage, 3655, 3662.
Expositions, 1766.

Burrell, hon. Martin—Suite.
Fermes expérimentales, 1151, 1162, 1211, 2482, 3654.
Fruits, inspection des, 1753.
Gazette de l'Agriculture, 1151, 1154, 1218, 1749.
Insectes nuisibles, 1185, 1188, 1212.
Installations frigorifiques, 1759, 1835, 3721, 4351.
Laiterie, réglementation des produits de la, 1757, 1835, 2497, 2501, 3315.
Lévis, station de quarantaine de, 1162.
Pommes de terre, tarif sur, 3240.
Produits alimentaires, inspection des, 1751-1758, 2470.
Tabac, culture du, 1204.
Vaches, inspection des, 1753.

Bury, salle d'exercices, 3106.

Boutons en ivoire, tarif sur, 3312.

Cablogrammes, tarifs, 5437.

Cabotage, privilèges de, 2550, 3058-3091, 5386.

Cabotage, commerce de, 791.

Cadenas pour sacs de dépêches. Voir Postes.

Cales sèches, bill modifiant la Loi des, rés., 4132; 1ère lect., 4137; 2e lect., 4266; Com. 4266; 3e lect., 4289. Voir aussi 5428.

Calgary & Edmonton Railway Co., 804.

Cameron, A. J., commissaire des primes pour invasion fénienne, 3105.

Campbell, Glen, accusations contre, 650, 1942.

Camperville et Winnepogosis, postes, 2816.

Canada & Gulf Railway, 1071.

Canada, steamer, 2552, 3881.

Canadian Northern Railway
Conducteurs, renvoi de, 2639.
Emprunt, demande d', 1426.
Pacifique, terminus sur le, 734.
Paiements, 364.
Subventions, 2371, 2716.
Têtes de ligne, 2370.

Canadian Northern Railway, loi ayant pour objet de venir en aide au, rés. 3814, 3883, 3955, 3997, 4068, 4139, 4182, 4199, 4396, 4479, 4505, 4552. 1ère lect., 4607; 2e lect., 4635. Com. 4707, 4727. Rap. 4733; 3e lect., 4813, 4858.
Amendements proposés
Sur résolution: M. Macdonald, 4003; vote, 4181. En comité, sur résolution: M. Carvell, 4187; vote, 4193.
Sur 3e lecture de rés.: M. Ross, 4558; vote, 4571. M. Pugsley, 4572; vote, 4595. M. Oliver, 4596; vote, 4606.
Sur 3e lecture du bill: Sir Wilfrid Laurier, 4813; vote, 4845. M. Verville, 4846; vote, 4857.

Canadien-Pacifique, chemin de fer
Autriche, bureaux en, 938.
Lachine, pont, 3262.
Terres irriguées, 2921.

Canadien-Pacifique—Suite.
Toronto-Sudbury, ligne, 1167.
Travail, sentence arbitrale, 3107.
Winnipeg-Gimli, service des trains, 4811.

Canadiens au Mexique, protection des, 2921.

Canaux, 385, 2050, 3109, 4339, 5297.

Canning, emplacement pour édifice public, 1990, 4363, 5415.

Canso
Boîtes aux lettres, 737.
Travaux de nivellement, 1773, 2180.

Cap au Corbeau, quai, 4475.

Cap de la Madeleine, quai, 3105.

Cap-Breton, naturalisation au, 1170.

Carbone, tarif sur, 3284.

Cardin, P. J. A. (Richelieu)
Saint-Joseph de Sorel, bureau de poste, 601.
Trempe, L. J., emploi de, 1502, 1775.

Carleton Centre, postes, 1905, 4195.

Carleton Head, brise-lames, 2283.

Carrick, J. J. (Thunder Bay et Rainy River)
Canadian Northern Railway, 3980.
Fer et acier, industrie du, 1569.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.

Carroll, W. F. (Cap-Breton-sud)
Accise, crédits, 1485, 1489.
Alert, steamer, 325, 446.
Bateaux à vapeur, subventions, 3077.
Biggar, colonel J. L., 1277.
Bridgeport, renvoi du maître de poste de, 4010.
Brise-glaces, 424.
Budget, 2669.
Acier, industrie de l', 2673.
Charbonnages, 2676.
Coût de la vie, 2676.
Défense navale, 2671.
Immigration, 2672.
Tarif, 2677.
Travail, conditions du, 2679.
Cales sèches, 4133, 4266, 4287.
Canadian Northern Railway, 4201, 4257, 4408, 4849, 4854.
Cap-Breton, édifices publics au, 1985.
Destitutions, 1228, 4010.
Explosifs, réglementation des, 4033.
Employés de chemins de fer, heures de service, 2280.
Fer en gueuse, drawback sur, 3371.
Franklin, B. J., emploi de, 5407.
Glace Bay, port, 4387.
Homard, règlements concernant le, 5377.
Immigration, 1721.
Indiens, 3704.
Installations frigorifiques, 1759, 3725, 4351.
Instruction technique, 5398.
Invasion fénienne, vétérans, 4537, 5188.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3470.
Embranchements, 5304.
Nominations, 1167.
Règlements officiels, 3103.

Carroll, W. F.—Suite.
Milice, 4781-4787.
Mira, service des bateaux à vapeur de la rivière, 3077, 5228.
Naturalisation, 1170, 4315, 4719-4725, 5004.
Ottawa, capitale, 1974.
Pensions de vieillesse, 1409.
Poisson et pêcheries
Industrie, 5467.
Protection, 1879, 1909.
Transport, 412.
Saint-Pierre, école indienne, 2596.
Service civil, 5565,
Service naval, 351.
Tempérance du Canada, loi de, 3754.
Traitements des juges, 2036, 3773.
Travail
Différends, 510.
Travaux publics, 4385, 5392.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3637.
Townsend, N. T., résignation de, 2551.
Vancouver, grève des charbonnages de l'île, 1339, 4849.
Whitney Pier, sous-percepteur des douanes, 457.
Winter, lieut.-col. E. F., emploi de, 2979.

Carslake, achat de l'hôtel, 1960, 2551, 4196, 4372.

Carson. Voir Home Rule.

Carte géographique, erreur dans celle du ministère de l'Intérieur, 3045.

Carvell, Frank B. (Carleton, N.-B.)
Antilles, commerce avec les, 2111.
Beurre, fabrication du, 2498.
Bouées-phares, 1226.
Brevets, renouvellement de, 3061.
Cales sèches, subventions, 4132.
Canadian Northern Railway, 4084, 4184, 4416, 4490, 4507, 4707.
Carson, sir Edward, présentation à, 1870.
Chambre des Communes, distribution des débats de, 1859.
Chemins de fer de l'Etat, loi de réclamation, 2506.
Concours hippique international, 2554.
Destitutions, 1240, 1477, 2539.
Divorce, réforme du, 873.
Dorval, achat de terrain, 1278, 2551.
Dragage dans le Nouveau-Brunswick, 2177.
Drague Fielding, 2370.
Ecoles indiennes, 2509.
Empress of Ireland, perte de l', 4737.
Fer et acier, primes sur, 1593.
Fermes expérimentales, N.-B., 1192, 1196, 3651, 3653.
Fonctionnaires de l'Etat (les) et la politique, 460, 1254.
Foundation Company, Ltd., 1966.
Fredericton, travaux publics, 740.
Fundy, navigation de la Baie de, 173.
Hauts-fournaux, scories de, 673.
Intercolonial, chemin de fer, embranchement Chatham Junction-Brockville, 4660.
Invasion fénienne, vétérans, 3525, 4523.
Kelly, W. J., affaire, 1777, 1803.
Lévis, quarantaine, 1278.
Marion Bridge-Woodbine, postes, 1171.
Milice, 2483, 3572-3600, 4749, 4755, 4774, 4799-4310.

Carvell, Frank B.—Suite.
Montréal, maître de port, 4196.
National Transcontinental, chemin de fer Administration, 4635-4638.
Déficit, 1865.
Enquête, 2149.
Naturalisation, 4712, 4717-4723.
Ottawa
Loyers, 2554, 2630.
Douane, 2179.
Fourniture de l'eau, 1977.
Payne, Stephen, emploi de, 1682.
Pêcheries, 824, 1885,
Peine de mort, 517.
Postes
Automobile du département, 3264.
Service ambulant, 2494.
Service transatlantique, 611.
Pommes de terre, tarif sur, 3216, 3225, 3254.
Revenu de l'Intérieur, nomination du sous-ministre, 1477.
Saint-Jean
Douane, 1394.
Port, 1394.
Service de marine, 2004.
Saint-Jean & Québec, chemin de fer, 3144, 4052, 4130.
Souris, tir à la cible, 4774,
Southampton Railway Company, 1523, 3157.
Sussex, édifice public, 1774.
Tarif, 3189, 4517, 4608, 4611.
Télégraphes de l'Etat, service des, 2487.
Tobique, réserve indienne de, 856, 1425, 1609, 2007, 2716, 3696.
Traitements des juges, 3770.
Travail sur l'île Vancouver, conditions du, 552, 573, 692, 1351, 1366.
Vincent, J. U., nomination de, 1477.
Volontaires, primes aux, 1463.
Woodstock, fourniture du charbon à l'édifice public de, 598.

Cassana, farine, 3192.

Chabot, John Leo (Ottawa)
Chambre des Communes, représentation, 5501.
Service civil, 4628.

Chaînes, tarif sur 3291.

Chalutiers à vapeur, 496.

Chambly, canal, 3138, 4740.

Chambre des Communes
Ascension, ajournement à l'occasion de l', 4067.
Affaires de la Chambre, 1682, 3352.
Bibliothèque et salle de lecture, heures de la fermeture de la, 4395.
Bureau de poste, 421, 502.
Comités permanents, 267.
Débats
Distribution, 1859.
Insertion de réponses trop longues à des questions, 1113.
Omissions, 502.
Traducteurs, le chef des, 1905, 5459, 5463.
Fonctionnaires
Nominations, 99, 421, 2816, 3092.
Enquête, rapport sur, 466.
Augmentations de salaires, 2599.
Gouvernement, préséance des affaires du, 1682.

Chambre des Communes—Suite.
Guide parlementaire, 2484.
Indemnité aux députés, 857.
Installations, besoin de nouvelles, 4377.
Loucks, H. H., emploi de, 2554.
Listes électorales, 1859.
Loi concernant la représentation de la, 1ère lect., 640; 2e lect., 883, 971; com. 971; rap. 1061; com. 5420, 5499, 5556; 3e lect., 5556. Voir aussi, 5, 37, 117, 129, 214, 742.
Mercredi des Cendres, ajournement à l'occasion du, 1113.
Messagers, 596, 738.
Orateur suppléant, bureau de. Voir Orateur.
Pâques, ajournement à l'occasion de la fête de, 2421.
Papeterie, 1435.
Réponses, questions relatives aux, 501, 920, 1682, 2476, 2489, 4031, 4065.
Salles, usage des, 2179.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du mercredi, 1326.
Séances du samedi, 3952.

Charlottetown
Convention de confédération, 5147.
Postes, 2110, 3208.

Charlton, William A. (Norfolk)
Canadian Northern, chemin de fer, 4170.

Chesley, bureau de poste, 696, 5422.

Chevaux, élevage des, 495, 3655.

Chevaux, abattoirs pour, 3648.

Chevrier & Frère, paiements à, 387.

Champs de bataille nationaux à Québec, bill relatif aux, 1ère lect., 3799; 2e lect., 4062; com. 4062, 4289; 3e lect., 4296.

Champs de bataille historiques, 4364.

Charbon
Contrats pour dragues, 966.
Droits régaliens, 1895.
Terres, 385.

Chasse pélagique du phoque, réclamations, 2484.

Chemins de fer, bills modifiant la Loi des
Armstrong, M., 1ère lect., 1061.
Borden, M., com. général, 3091.
Demers, 1ère lect., 640, 830.

Chemins de fer de l'Etat, commission des, 602, 2484, 2552, 2817.

Chemins de fer, bill règlementant les heures de service des, 2280.

Chemins de fer, bill concernant les passages à niveau des, rés., 4068; 1ère lect., 4068; 2e lect., 4128. Com., 4128; 3e lect., 4197.

Chemins de fer
Nationalisation, 4147-4153.
Octrois de chartes, 3097.
Octrois de terres, 5216.
Passages à niveau, 378, 3354, 3427. Voir aussi Passages à niveau.

Chemins de fer—Suite.
Trains suburbains, 1115.
Voir aussi aux noms des différents chemins de fer.

Chemins de fer et Canaux, crédits, 462, 2050, 3109-3142, 4337-4345, 5124-5140, 5295.
Déclaration ministérielle, 2050.
Canaux, 2050.
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, 2056.
Chemins de fer de l'Etat, 2052.
National Transcontinental, 2057.
Salaires, etc., 462.

Chemins de fer de l'Etat, bill concernant les créances contre, 1ère lect., 2002; 2e lect., 2506. Com., 2506; 3e lect., 3209.

Chenilles, 1187.

Chisholm, Alexander W. (Inverness)
Alexander, bureau de poste, 3105.
Canadian Northern, chemin de fer, 4256, 4400.
Destitutions, 1473, 1901.
Farmers Bank, 1172, 4982.
Grigg, commissaire du commerce, 2550.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, 2593-2598.
Intercolonial, chemin de fer
Contrats pour fourniture du charbon, 3348.
Embranchements, 1822, 5053.
Inverness
Inspecteur des fruits, 1751.
Port, 1905.
Service postal, 854.
Service de bateaux à vapeur, 3086, 5229.
Margaree, réparations du port, 4389.
Milice, 4798.
Pêcheries, commission de consultation, 367, 736, 2527.
Poisson, transport du, 407, 415.
Port Hawkesbury, édifice public, 1986.
Télégraphes et téléphones de l'Etat, 4366.

Chisholm, William (Antigonish)
Antigonish
Agents d'immigration, 601, 5400.
Inspecteur de substances alimentaires, 698.
Edifices publics, besoin d', 1986, 5417.
Percepteur de douanes, 4031, 4065, 4617.
Service des postes, 601, 5326.
Bestiaux, maladies des, 3329.
Chambre des Communes
Rapports prétendus être incomplets, 2489.
Représentation, 2489, 5533.
Commis de postes, 3398.
Decoste, capitaine J., renvoi de, 1869.
Dominion Atlantic Railway, 1169.
Duchemin, M., dépenses de, 5430.
Eastern Extension Railway, 3337.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 2522.
Guysborough, postes, 2006.
Heatherton, réserve indienne de, 602.
Immigration, 1706.
Intercolonial, chemin de fer
Antigonish, pont, 1064.
Dorchester, fourniture de l'eau, 1063.
Extensions, 3333, 5124.
Permis de circulation, 5061.
Réparations, 5310.
Invasion fénienne, vétérans, 2180, 5187.
Liberator, publication, 3392.

Chisholm, William—Suite.
Milice, 4790-4796, 5200.
Nouvelle-Ecosse, agents d'immigration de la, 1771.
Plainfield, bureau de poste, 2112.
Privilège, 2185, 5142.
South Lake, ouvrages de protection, 5424.
Traitements des juges, 2022.
Vancouver, loge orangiste de, 2717.

Cigarettes, prohibition des, 1544, 1768.

Cimon, E. H., dépenses de, 696.

Clark, Hugh (Bruce-nord)
Farmers Bank, 3692.
Milice, 5194.

Clark, Michael (Red-Deer)
Acier, industrie de l', 1578.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Amélioration des grandes routes, 38.
Elections partielles, 38.
Franchise du blé, 44.
Redistribution de la représentation, 37.
Retard apporté à la convocation du Parlement, 37.
Tarif, 40.
Budget, 3002.
Commerce, 3003.
Emprunts, 3005.
Marché domestique, 3008.
Tarif, 3010.
Franchise du blé, 3014.
Industrie du fer, 3016.
Calgary & Edmonton Railway Company, 840.
Canadian Northern, chemin de fer, 4421.
Canadiens à Bisley, 546.
Chambre des Communes, représentation, 911.
Commerce asiatique, 5225.
Embargo britannique sur le bétail, 796.
Farmers Bank, 5098.
Fer en gueuse, drawback sur, 3373.
Grain, marchés du, 1736.
Instruments agricoles, droits sur, 1662.
Ottawa, gouvernement municipal, 1972.
Service naval, 348, 5345.
Terres fédérales, 5075.

Clarke, A. H. (Essex-sud)
Culture du tabac, 1203.

Clarke, W. A. (Wellington-nord)
Budget, 2864.

Clement, dépenses de M. le juge, 2371, 2479.

Clements, Herbert S. (Comox-Atlin)
Eaux navigables, protection des, 361.
Canadian Northern, chemin de fer, 4847, 4854.
Milice pour Prince-Rupert, 4767.
Télégraphes de l'Etat dans la Colombie-Britannique, 2488.

Clous, tarif sur les, 3297.

Club Alpin du Canada, 4332.

Cobequid, naufrage du steamer, 173, 376, 1223.

Cochrane, hon. Frank (ministre des Chemins de fer et Canaux)

Cochrane, hon. Frank—Suite.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 711.
Calgary & Edmonton Railway Co., 833.
Central Western Canada Railway Co., 843.
Grand-Tronc-Pacifique, 212.
Intercolonial, service des trains, 272.
Ile du Prince-Edouard, ch. de fer de l', 327.

Cockshutt, William F. (Brantford)
Agences commerciales, 339.
Brantford, édifice public, 915.
Budget, 2651.
Coût de la vie, 2656.
Défense navale, 2664.
Instruments agricoles, 2654.
Protection, 2658.
Transports, 2663.
Canadiens au Mexique, 2921.
Confédération, semi-centenaire de la, 1522.
Immigration, 1701.
Naturalisation, 4713, 4716.
Pierre, tarif sur la, 915, 3279.

Cocos, tarif sur noix de, 3256.

Code criminel, bill modifiant le
Annonces frauduleuses, 1re lect., 3557; 2e lect., 3627; com., 3627, 3641; 3e lect., 3642. Voir aussi, 4396.
Armes à feu et détectaphones, 1re lect., 493.

Code criminel, revision du, 3208.

Coderre, hon. Louis (secrétaire d'Etat)
Archives, département des, 1853.
Compagnies, amendement à la Loi des, 3556, 4032, 4991.
Explosifs, fabrication des, 3749, 4032.
Impressions et papeterie, 759-776, 1858.
Listes d'électeurs, 1844, 5458.
Minerais, traitement de, 1889.
Mines, département des, 1887-1903.
Naturalisation, 1846.
Sables bitumineux, gisements de, 1899.
Secrétariat d'Etat, appointements, etc., 759.
Tempérance, loi de, 1844.
Tourbe, expérience avec, 1890-1896.
Traduction française, 5465.

Coke, tarif sur le, 3289.

Coldbrook-Station, maître de poste, 1770.

Cole-Harbour, quai, 1773.

Colis postaux, 226, 270, 368, 1420, 5438.
Privilège de franchise, 650.

Colpitts, G. A., affaire, 471.

Collège militaire royal, 3362, 5203.

Comité judiciaire du conseil privé, nomination de hauts juges, 2045.

Comité judiciaire du conseil privé. Voir Conseil Privé.

Commerce asiastique, 929, 5223.

Commerce de l'empire, commission relative au, 971.

Commerce
Ajustement de la balance du, 2112.
Bulletins, 499.
Ministère du Commerce, crédits, 332, 923, 971, 2488, 3055, 3058, 3066.

Compagnies, bill modifiant la Loi des, 1re lect., 3557; 2e lect., 4032; com., 4032; 3e lect., 4032; amendements du Sénat, 4991.

Commis aux postes. Voir Postes.

Commissions secrètes, bill concernant les, 4736, 4894.

Compagnies fiduciaires, bill des, 1re lect., 831; 2e lect., 1180; com., 3045; 3e lect., 3108; amendements du Sénat, 5076.

Concours hippique international, 2554.

Concurrence industrielle orientale, 4739.

Confédération, semi-centenaire de la, 1512.

Conférence de la presse impériale, 5148.

Congrès international pour la pureté, 377, 4030.

Consentement royal, 2489, 2496.

Conservation
Commission, 752, 5392.
Ressources naturelles, 3481.

Conserves, fabriques de, 1682.

Contrebande, accusations de, 1867.

Convention pour la sureté de la vie en mer, 376, 825.

Cookshire, édifice public, 3106.

Cornwall, canal, 3138.

Corruption électorale, 363, 943.

Cour suprême (appels), bill modifiant la Loi de la, 1re lect., 3408; 2e lect., 3623; com., 3623; 3e lect., 3623.

Coût de la vie, 22, 31, 41, 50, 73, 83, 92, 101, 106, 115, 127, 152, 186, 196, 258, 262, 305, 5568.

Coût de la vie, commission du, 374, 2550.

Crédit coopératif, bill concernant les sociétés de, 3800.

Cromwell, F. R. (Compton)
St. Georges Club, 3588.

Crothers, hon. Thomas W. (ministre du Travail)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Coût de la vie, 291.
United Shoe Machinery Co., 291.
Allumettes à phosphore blanc, 1610, 1839.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4848.
Farmers Bank, 4909, 5109.
Instruction technique, 5397.

Crothers, hon. Thomas W.—Suite.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1146.
Travail
Crédits, 357, 551, 595, 680-695, 5392.
Port de Montréal, 5395.
Troubles ouvriers sur l'île Vancouver, 551-595, 687, 1368.

Cruise, Robert (Dauphin)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Franchise du blé, 311.
Coût de la vie, 313.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 313.
Budget, 2962.
Franchise du blé, 2962.
Instruments agricoles, 2962.
Camperville, postes, 2816.
Canadian Northern, chemin de fer, 2639.

Currie, John A. (Simcoe-nord)
Calgary & Edmonton Railway Co., 803.
Milice, 3596.
Tarif, 3301.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3432.

Currie, Ronald, 1037, 1054, 1679. Voir aussi Hansard anglais, 1361.

Davidson, Avard L. (Annapolis)
Invasion fénienne, vétérans, 3535.
Marine et Pêcheries, crédits, 2533.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2253, 2259.

Débats. Voir Chambre des Communes.

Delisle, Michel (Portneuf)
Indemnité sessionnelle, 857.
Malbaie, service de steamer, 2007.
Montcalm, steamer, 698.
Morrison, lieut.-col., dépenses, 2007.
Pilotage, 698, 1278.
Portneuf, 1279, 3672.
Saint-Casimir, bureau de poste, 378, 699.

Demers, M. Joseph (Saint-Jean-et-Iberville)
Chemins de fer, amendement à la Loi des, 640, 830.
Débats de la Chambre, omission, 5071.
Destitutions, 1442.
Farmers Bank, 4919.
National Transcontinental, chemin de fer, enquête, 2358.
Paradis, L., nomination de, 2978.
Sainte-Brigide, postes, 935.
Saint-Jean
Percepteur des douanes, 935.
Pont, 2819.
Poste rurale, 386.
Revenu de l'Intérieur, 1070.
Semences, 389.

Destitutions, 454, 799, 808, 1037, 1045, 1227-1244, 1441, 1451-1461, 1470, 1492.
Bigelow, J. E., 1504.
Décoste, capitaine J., 1869.
Drummond et Arthabaska, 1071.
Faucher, E., peintre, 1869.
Intercolonial, employés du chemin de fer, 389.
Laing, J. R., maître de poste, 390.
Larivière, M., agent de terres, 389.
Leslie, W. C., maître de poste, 389.
McGillis, J., 1504.

Destitutions—Suite.
McLeod, M. H., géologue, 1901.
McRea, A., gardien de phare, 1172.
Piscifacture, employés de, 390.
Trois-Rivières, employés du bureau de poste de, 858.

Denison, J. R., maître de poste, 3364, 5450, 5455.

Dentaires, machines, 3296.

Dentistes, congrès de, 3102.

Dépenses de voyage des ministres, 639.

Députés Provinciaux, emploi de, 3672.

DesPrairies, dragage de la rivière, 1813.

Détectaphone, emploi de, 493.

Dette du Canada, 1170.

Devlin, Emmanuel B. (Wright)
Baie Georgienne, canal, 596, 1099, 3114.
Budget, 2748.
Politique nationale, 2749.
Surplus, 2751.
Immigration, 2753.
Tarif, 2753.
Transports, 2755.
Agriculture, 2756.
Canaux, trafic par, 385.
Chambre des Communes, représentation, 5513.
Eaux internationales, 172.
Edifices publics, dépenses, 4372.
Explosifs, réglementation des, 4034.
Farmers Bank, 4904.
Grain, exportations de, 498.
Hull
Douane, 597.
Recettes, revenu de l'Intérieur, 498.
Minerais, dépôts de, 1072.
Nouvelle-Ecosse, houille, 385.
Ottawa et Hull, commission d'amélioration, 731.
Privilège, 1174.
Sans-travail, les, 5220.
Traitements des juges, 2022.
Ulster et le ministre de la Milice, 1994.
W. C. Edwards Co., 3636.
Wright, bureau de poste du comté de, 470.

Différends industriels, loi relative aux, 1071.

Disraëli, quai, 1504.

Divorce
Procédure à suivre, 1173.
Réforme, 861.

Documents parlementaires, distribution de, 1859.

Doherty, hon. C. J. (ministre de la Justice)
Annonces frauduleuses, 3557, 3628, 3642.
Comité judiciaire du conseil privé, 2048.
Corruption électorale, 951.
Cour d'échiquier, 2479.
Cour suprême, appels en, 3408, 3623.
Divorce, réforme du, 876.
Elections, amendement à la Loi des, 503.
Explosifs, réglementation des, 4033.
Falardeau, affaire, 484.
Fatsari, G., mise en liberté de, 491.

Doherty, hon. C. J.—Suite.
Haultain, jugements du juge en chef, 1326.
Immigration asiatique, 1319.
Jeunes délinquants, amendement à la Loi des, 3408, 3678.
Juges, île du Prince-Edouard, 5071.
Juges, traitements des, 2033, 3765, 4058, 4128.
Justice, ministère de la
Traitements et appointements, 361.
Crédits, 361, 2477, 4703.
Kelly, W. J., affaire, 1787.
Labrador, juridiction sur la côte du, 3100.
Merchants Accident Guarantee Co., 3674.
Monk, l'hon. F. D., mort de, 3955.
Naturalisation, nationalité britannique, 3407, 4296, 4316, 4352, 4549, 4712-4727, 4992-5005, 5008.
O'Brien, A. H., mise à la retraite, 2038.
Peine de mort, 777.
Pembroke Lumber Co., réclamation de, 5214.
Pénitenciers, 2477, 2480, 4703.
Pension à veuve de gardien, 3621-3693.
Police fédérale, 2480.
Prisons, réforme des, 4703.
Prisons et écoles de réforme, amendement à la loi des, 3557, 3627.
Sénat, représentation, 1559.
Tempérance, amendement à la loi de, 3614, 3750, 3883.
Terres fédérales, amendement à la loi des, 4549, 5005, 5074.
Traite des blanches, 4705.

Dominion Atlantic Railway, 1169.

Dorchester
Employés du gouvernement, 3801.
Pénitenciers, 465.

Dorion, dragage, 468.

Dorval, achat de terrain pour fins militaires, 1074, 1174, 1278, 2551.

Douanes
Crédits, 422, 445-462, 1009-1016, 1045-1059, 2475, 2487.
Destitutions, 1009, 1045.
Droits, 5555.
Estimation trop basse, 3475.
Nominations, 498.
Service de protection, 446.

Douanes (drawback sur fer en gueuse), bill modifiant la loi des, rés., 3365; 1re lect., 3375; 2e lect., 3672; com., 3672; 3e lect., 3673. Voir aussi **Tarif.**

Douglas, James (Strathcona)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 316.
Aide à l'agriculture, 318.
Sans-travail, les, 318.
Baie d'Hudson, têtes de ligne, 597.
Budget, 2974.
Taux de fret, 2975.
Ficelle d'engerbage, 2977.
Calgary & Edmonton Railway Co., 802, 842.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1923.
Indiens, 2596.
Terres fédérales, 3507, 3520.

Dragues et dragage
Canada, 1278.
Charbon, fourniture du, 2178.
Est, rivière de l', 5555.
Fielding, 2370.
George McKenzie, 1865.
Ile du Prince-Edouard, 3208.
Nouveau-Brunswick, 2177.

Drummond et Arthabaska, maître de poste, 1068.

Dubé, P., emploi de, 2112.

Duchemin, H. P., paiements à, 372, 731, 808, 935, 970, 1037, 1165, 1246.

Dunvegan, télégraphe, 855.

Duthie-Point, phare, 738.

Eastern Extension Railway, 3337.

East-Jeddore, dragage 969.

East-River, améliorations, 851.

Eaux navigables. Voir Pollution des eaux navigables.
Protection des eaux navigables, bill concernant, 1re lect., 361.

Edmonton et **Fort-St-George,** service postal, 934.

Edmonton, salle d'exercice, 372.

Edmundston, bureau d'immigration, 739, 1695.

Edson-Grand-Prairie, service postal, 388.

Edwards, John W. (Frontenac)
Barriefield, camp de, 3880.
Budget, 2730.
Produits agricoles, 2731.
Blé en franchise, 2733.
Transports, 2740.
Instruments agricoles, 2742.
Coût de la vie, 2746.
Industrie de l'acier, 2746.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 2747.
Fisher, hon. S., sur agriculture au Canada, 1164.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1927.
Franchise postale, privilège de, 3380.
Frontenac, poste rurale, 852.
Gazette de l'Agriculture, 1158.
Imprimerie Nationale, 4552.
Installations frigorifiques, 1761.
Invasion férienne, vétérans, 3671.
Kingston, chaussée de, 3671.
Kingston, pénitencier, 852, 2477, 2639, 3104, 4667-4687, 4694.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2044.
Ottawa, capitale, 1974.
Parades militaires, 2283.
Pêcheries, 1912.
Peine de mort, 528.
Pilotage, 3793.
Pommes de terre, tarif sur, 3228.
Réciprocité avec les Etats-Uris, 1766.
Sans-Travail, les, 4236.
Service civil, 4631, 4632.
Service naval, 5356.
Transports, 3126.

Eganville, bureau de poste, 372, 2667, 5409.

Elections, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 503.

Elections, comité des Lois des, 1173.

Elections (les) et les fonctionnaires du gouvernement. Voir aussi Fonctionnaires.

Elections générales, résumé des, 3143.

Elévateurs à grain, 498, 601, 1276, 1724-1744.

Elévateurs terminaux, 1724-1745.

Elliott, George A., (Middlesex-nord), Farmers Bank, 5105.

Elmira, bureau de poste, 736.

Emmerson, hon. H. R. (Westmoreland)
Brantford, édifice public, 920.
Budget, 2803.
Tarif, 2803.
Scories basiques, 2807.
Pierre de taille, 2809.
Protection, 2810.
Calgary & Edmonton Railway Co., 833.
Canadian Northern, têtes de lignes du chemin de fer, 734, 2370.
Cartes inexactes, 3045.
Champs de bataille, conservation des, 3353.
Colpitts, G. A., affaire, 471, 480.
Compagnies fiduciaires, 3049.
Dorchester, pénitenciers, 465.
Franchise postale, privilège de, 3380.
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co., 3360.
Gouverneur général, nouveau, 3615.
Hareng, pêcheries de, 2552.
Hudson, bateau-patrouille, 2817.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3413; amendement proposé, 3421.
Embranchements, 371.
Canadien-Pacifique, convention de trafic avec le, 596, 625, 1608, 1771.
Destitutions, 1067, 3108, 3669.
District No 3, 1169.
Dorchester, fourniture de l'eau, 1063.
Foin, expéditions de, 965.
Fonds de prévoyance, 494.
French River, ponts, 381.
Halifax, têtes de ligne, 1867.
Hampton, gare, 1771.
Harris, F., emploi de, 2281.
Killam, A. E., retraite de, 1805.
Levés topographiques, personnel des, 2370.
Mécaniciens, nomination de, 2281, 2370.
Moncton, achat de résidence à, 935.
Skeffington, détective, 964.
Trains, service des, 174, 272.
Trains suburbains, recettes des, 1064.
Wagons en bois, 373.
Juges, traitements des, 2022, 2036.
Milice, affiche de, 2181.
National Transcontinental, enquête, 1393, 2442.
Pierre, tarif, 920, 3277.
Postes maritimes, service des, 174, 212.
Postes transatlantiques, service des, 396.
Richibouctou, équipe de sauvetage, 701.
Saint-Jean & Québec, chemin de fer, 2668, 2924, 3178.

Emmerson, hon. H. R.—Suite.
Sackville, quai public, 597.
Scories basiques, 468, 538, 660, 2807; amendement proposé, 668.
Tarif, 3277.
Trent Valley Woollen Company, 2281.
Volontaires, primes aux, 1464.
Westmoreland, ports, 468.

Empress of Ireland
Cour d'enquête, 5072.
Perte de, 4615, 4733, 4737, 4810, 4897, 4898, 5063, 5079, 5140. Voir aussi 5258, 5420.

Emprunts, flottements d', 5221, 5295.

Esquimalt, cale sèche, 851, 1502.

Ethier, Joseph A. C. (Deux-Montagnes)
Chemins de fer, subventions, 5158.
Conserves, fabriques de, 1682.
Intercolonial, chemin de fer, 5135.
Sainte-Scholastique, destitution du maître de poste de, 3797, 4025.

Etrangères, département des affaires, 374.

Explosifs, bill ayant pour objet de réglementer les, rés. 3749; 1ère lect., 3749; 2e lect., 4032; com. 4033; 3e lect., 4068. Voir aussi 1896, 1901.

Exportations, bill modifiant la Loi des, 1018. 1ère lect., 1022; 2e lect., 1842. Com., 1842, 3624; 3e lect., 3883.

Expositions, 377, 1766.
San Francisco, 377, 1768, 3411.

Extraditions, affaires concernant les. Voir Kelly.

Falardeau, affaire, 480, 734.

Falmouth, digue, 1865.

False-Creek, réserve indienne de. Voir Kitsilano.

Falsifications alimentaires, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 1501; 2e lect., 2501; en comité, 3520; 3e lect., 3521.

Farmers Bank, bill ayant pour objet de venir en aide à la, rés., 3679; 1ère lect., 3693; 2e lect., 4858, 4900, 4990; com., 5079; 3e lect., 5115.
Amendement proposé: M. A. K. McLean, 4885; vote, 4990. Voir aussi 758, 1172, 3352, 3613.

Farnham, camp de, 1082, 1174, 1504.

Fatsari, G., mise en liberté de, 490, 2003.

Federal Life Assurance Company, 2550.

Fer et acier, industrie du, 697, 1569, 1888, 3189.
Minerais, traitement des, 1888.
Produits, valeur des, 697.
Tarif, 3189.
Bandes, 3305.
Barres, 3312.
Gueuses, etc., 3285.
De construction. 3287, 3312.
Tuyauterie, 3297.

Fer en gueuse, drawback. Voir Bill modifiant la Loi des Douanes.

Ferguson, G. H., commissaire, 2007.

Fermes expérimentales, 1192, 1196, 1204, 2484, 3649.

Ferrona-Sunny Brae, ch. de fer, 701.

Ficelle, tarif sur, 3310.

Ficelle d'engerbage. Voir Loi concernant l'inspection et la vente.

Ficelle marlin, droits sur, 362.

Fielding, P., emploi de, 384.

Finances, ministère des, crédits, 757.

Financier, état. Voir Budget.

Financières, conditions, 19, 59, 65, 137, 177, 198.

Fisher, J. H. (Brant)
Auto-Wheels, Limited, 1747.
Privilège, 3265.

Fletcher, Joshua, emploi de, 370.

Foin, expéditions de, 965.

Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 455, 650, 740, 778, 1253, 1923, 1959, 2417, 2520-2535.

Forêts, réserves et parcs de l'Etat. Voir Réserves et Parcs.

Fortier, Edmond (Lotbinière)
Traduction française, 2551.

Foster, Arthur DeWitt (King, N.-E.)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4156.
Destitutions, 1240.
Immigration, 1209.
Installations frigorifiques, 3725, 5375.
Ressources naturelles, conservation des, 1897.
St. John Valley Railway, 3181.

Foster, hon. George E. (ministre du Commerce)
Antilles
Cables, 1000.
Commissaire du commerce, 923.
Service de paquebots, 1001.
Budget, 2988.
Conditions commerciales, 2992.
Industrie minotière, 2993.
Programmes de commerce, 2995.
Blé en franchise, 2998.
Chine et Japon, subventions à paquebots, 5223.
Commerce, ministère du, crédits, 332, 923, 971, 1724, 3055, 3066, 5223.
Commerce impérial, commission, 971.
Commissaire du commerce, 334.
Coût de la vie, 5569.
Ficelle d'engerbage, 1683, 3055.
Fret océanique, taux de, 3071, 5232.
Grains
Administration de la loi des grains, 1724.
Bill, 3314, 3735.

Foster, hon. George E.—Suite.
Commission, 1724.
Laboratoire, 332.
Haut Commissaire, bureau du, 5570.
National Transcontinental, ch. de fer, 5044.
Paquebots, subventions, 3055-3058, 3066-3079, 5223.
Peine de mort, 515.
Poisson, transport du, 5259.
Postes, subventions, 3055, 3083.
Postes britanniques, taux des, 3388.
Postes sur l'Atlantique, service des, 5256.
Procédure parlementaire, comité de subsides, sans question posée, 539.
Recensement, 1000.
Saint-Laurent, taux sur le, 1024.
Semences, bill concernant l'inspection des, 4346.
Strathcona, mort de lord, 172.
Titres honorifiques, 505.

Foundation Company, Ltd., 1966.

Fowler, George W. (King et Albert)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4824.
Hampton, édifice public, 4369.
Invasion fénienne, vétérans, 3533.
Juges, traitements des, 2020, 3768.
Milice, terrains de manœuvres, 5205.
National Transcontinental, enquête, 2393.
Pêcheries, protection des, 1881.
St. John Valley Railway, 4056.
Service civil, 4631, 4633.
Yukon, juge du territoire du, 4196.

Française (langue)
Documents officiels en français, 4616, 4706.
Traduction, 2004, 2551.

Franchise postale, privilège de, 1017, 1067, 3378.

Fraser, J. McL., agent de pêcheries, 5219.

Fraser, W. E., agent des pêcheries, 2520-2535.

Fraserville
Batterie, 1069.
Port, 376, 466, 1680.
Salle d'exercice, 379.

Fredericton
Ferme expérimentale, 1192.
Postes, 2110.
Travaux publics, 740.

French River
Améliorations, 2180.
Digue, 1680.
Quai, 1502.

Fret, taux de, 2006, 2301, 2718, 3117-3133, 4507-4513, 4598-4606.

Fripp, Alfred E. (Ottawa)
Chambre des Communes, représentation, 5503.
Divorce, bills de, 5066.
Foundation Co., Ltd., 1968.
Goldchmidt, R., brevet de, 3063.
Labrador, Québec & Sud, chemin de fer, 3065.
Ottawa, fourniture de l'eau, 1976.
Service civil, 4625, 5564.
Willson, T. L., brevet de, 3060.

Frontenac, poste rurale, 852.

Fruits, inspection des, 1751, 1753.

Fuller, Mme M. E., pension de, 5186.

Fundy, navigation de la baie de, 173.

Fusil Ross, 542.

Galerie Nationale des Arts, 850.

Garland, W. F. (Carleton, Ont.)
Budget, 2918.

Gaspé
Edifices publics, 4371.
Service de steamer, 1502, 2552, 3083, 3208.

Gauthier, Louis J. (Saint-Hyacinthe)
Destitutions, 1458.
National Transcontinental, enquête, 2373.

Gauvreau, Chs A. (Témiscouata)
Assurance (l') de Rimouski, 4066.
Cimon, E. H., paiements à, 696.
Fraserville
Accise, agent de l', 1469.
Batterie, 1069.
Edifice public, 4375.
Port, 376, 466, 1680.
Salle d'exercices, 379.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1469, 2371.
Ingérence politique, enquêtes en matière d', 2371.
Intercolonial, chemin de fer
Destitutions, 390.
Contrats pour fourniture de la glace, 384, 2112.
Rivière-du-Loup, installations, 5157.
Isle Verte, quai, 379, 1681, 2372, 4894.
Juges, traitements des, 3783.
Liberator, magasins, 3393.
National Transcontinental, chemin de fer, 4643-4646.
Québec
Commission du port, 1681, 2372.
Juges, 4991.
Revenu de l'Intérieur, agents et employés du, 1469.
Rimouski,
Douane, 2111.
Ingénieurs, 2178.
Médecins, services de, 2112.
Port, 2178, 2419.
Vingtième Batterie, 1426, 2372.
Sénateurs canadiens-français, 386.

Gélinas, P. et R., emploi de, 2819.

Gendarmerie à cheval, 328, 742, 2667.

Géologie, crédits de commission de, 1901.

Georgienne, canal de la Baie, 370, 596, 1069, 1083, 1813, 3111-3123, 5421.

German, William M., (Welland)
Brantford, édifice public, 914.
Canadian Northern, chemin de fer, 4068, 4184, 4199, 4213, 4248.
Farmers Bank, 5080.
National Transcontinental, enquête, 2220.
Naturalisation, 4998.
Primes sur acier, 1597.
Sénat, représentation, 1564.

German, William M.—Suite.
Union Life Insurance Company, 2486.
Welland, canal, 3119.

Giasson, bureau de poste, 2281, 2818, 4018.

Gimli, lac, patente, 1425.

Girard, Joseph (Chicoutimi)
Agriculture, encouragement de l', 1214.
Québec-Blanc-Sablon, service à vapeur, 3091.

Glass, S. Francis (Middlesex-Est), Immigration, 1713.

Glencurrie, bureau de poste, 4742.

Gouverneur général
Nomination de, 3615.
Départ, adresse, 5467.

Graham, George P. (Renfrew-Sud)
Allumettes phosphore blanc, 1612, 1840.
Baie Georgienne, canal de la, 3116.
Baie d'Hudson, chemin de fer, 725, 3263.
Barils acier, fabrication de, 1608.
Calgary & Edmonton Railway, 840.
Canadian Northern, chemin de fer, 3409, 3967, 4184, 4211.
Canadien-Pacifique, embranchement Toronto-Sudbury, 1166.
Chambre des Communes
Distribution des Débats, 1859.
Représentation, 898.
Chemins de fer, amendement à la Loi des, 3091.
Chemins de fer, passages de, 378.
Chemins de fer et Canaux, crédits, 3116-3135, 4337-4345.
Chesley, édifice public, 5422.
Commissaires du port, Montréal et Québec, 1503.
Conservation, commission de, 757.
Eganville, bureau de poste, 372, 2667, 5409.
Emprunts, 5221.
Farmers Bank, 5080.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1923.
Grand-Tronc-Pacifique
Arbitrage, 379.
Coût par mille, 966, 1392.
Garantie d'obligations, 5122.
Haut-Commissaire, bureau du, 330, 1848.
Intercolonial, chemin de fer, administration, 3452.
Imprimerie Nationale, 764, 770, 1859.
Labrador, Québec & Sud, chemin de fer, 3096.
Lancaster, indisposition de M., 3358.
Mines, nominations au département des, 1887.
Morrisburg, postes, 1773.
National Transcontinental, chemin de fer, 2063, 2077, 2117, 2138 (am.), 5025.
Ateliers, 1067.
Commission d'enquête, 921, 938, 1396, 2006.
Drawback sur contrats, 1393.
Est, section de l', 1067.
Houillères, 3264.
Little Mistongo, pont, 602.
Rampes, changement de, 964.
Saint-Malo
Ateliers, 379, 735, 1904.
Tunnel, 933.
Transcona, ateliers, 696.

Graham, George P.—Suite.
Naturalisation, 1846.
Ottawa & New-York, réclamation du ch. de fer, 3138.
Pas Mission, pont, 384.
Peine de mort, 520.
Pembroke, salle d'armes, 5384.
Pensions de vieillesse, 1418.
Petawawa, réclamation, 5211.
Pilotage, 855.
Pollution des eaux navigables, 1824.
Postes, salaires des employés des, 3377.
Québec, achat de terrains à, 1503.
Radium, minerais, 1772, 1901.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Routes, Association des Bonnes, 3137.
Service naval, 2006, 5349.
Saint-Jean, port de, 1773.
Spiritueux et tabacs, 1458.
Tarif, 3309.
Tempérance, loi de, 1844.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3358, 3427.
Transports, 3117.
Trent, canal de, 1904, 2925, 4339, 4340, 5131, 5180.
Welland, canal, 3117, 3136, 5297.

Graham, quai, 467.

Grains Canadiens, bill modifiant la Loi des, rés., 3314; 1ère lect., 3315; 2e lect., 3735; com., 3735; 3e lect., 4031.

Grains
Administration de la loi, 1724.
Commissaires, 1724, 2488.
Echantillons, marchés, 2923.
Elévateurs, 499, 601, 1276, 1724-1744.
Expéditions, 498.
Inspection, 1172.
Laboratoire, 332.
Transports, 3120-3134. Voir aussi Grains Canadiens.

Grains de semence, distribution de, 389.

Grains de semence, inspection de. Voir Inspection et Vente.

Granby, postes, 382, 731.

Grandes Routes, améliorations des, 16, 24, 38, 51, 55, 58, 106, 122, 135, 155, 160, 171, 185, 231, 273, 309.

Grand Falls St. John Railway, 384.

Grand'Mère, édifice public, 2819.

Grands Rapides de l'Athabaska, 1426.

Grand-Tronc, ch. de fer. Voir têtes de de lignes, Toronto.

Grand-Tronc-Pacifique
Coût par mille, 966, 1392.
Etats estimatifs, 4338.
Winnipeg, têtes de ligne. Voir à Winnipeg.

Grand-Tronc-Pacifique, bills concernant le, Achèvement de la section des prairies, extension de temps, 1re lect., 212; 2e et 3e lect., 786.

Grand-Tronc-Pacifique—Suite.
Garantie d'obligations. Rés., 5015; 1re lect., 5022; 2e lect., 5115; com., 5115; 3e lect., 5223.

Granton et **Abercrombie**, postes, 2817.

Green, Robert F. (Kootenay)
Bills de divorce, procédure, 5067.
Conditions du travail sur l'île Vancouver, 1362.

Grigg, commissaire du commerce, 2550.

Grosse-Ile, station de quarantaine, 5216.

Guthrie, Hugh (Wellington-sud)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4601, 4711.
Farmers Bank, 3682.
Instruments agricoles, droits sur, 1641.
Milice, 4757-4765.
National Transcontinental, enquête, 2422.
Passages à niveau de ch. de fer, 4130.
Postes, amendement à la loi des, 3399.
Prudential Life of Canada, 3639.
Salles d'armes, 4757-4765.
Toronto, Niagara & Western Railway Company, 3359, 3430.
Trent, enquête du canal de, 5162.

Guysborough
Embranchement, 4664.
Quai public, 373.

Guysborough-Heatherton, postes, 2006.

Hagersville, maître de poste, 2817.

Halifax
Bateau-phare, 3207.
Dennis, édifice, 5220.
Fortifications, 364.
Milice, contrats, 3880.
Postes, 364.
Salles d'exercice, 738.
Têtes de lignes. Voir aussi Intercolonial.

Halifax, transport des postes dans le comté de, 969.

Hanna, A. E. (Lanark-sud)
Tarif, 3296.

Hants, listes électorales du comté de, 856.

Hantsport
Edifice public, 1072.
Quai, 4895.

Harbourville, gardien du phare de, 1503.

Hartt, Thomas A. (Charlotte, N.-B.)
Destitutions, 2541.

Haultain, jugements du juge en chef, 1326.

Haut Commissaire, bureau du, 329, 370, 1848, 3882, 5570.

Hazen, hon. J. D. (ministre de la Marine et des Pêcheries)
Accidents maritimes, enquêtes sur les, 4734-4736. Voir aussi route du St-Laurent.

Hazen, hon. J. D.—Suite.
Atlantique, service des dépêches sur l', 5237.
Agence de la marine à Québec, 3143.
Abordage et sauvetage en mer. Voir accidents maritimes et marine marchande.
Baie de Fundy, navigation sur la, 173.
Baie d'Hudson, têtes de lignes à la, 1268.
Bulletin de la pêche, 5379.
Cales sèches, subventions, 4135, 4273.
Chasse pélagique des phoques, 2484.
Commission biologique, 2548.
Colpitts, affaire, M., 471.
Commission du port de Montréal, 3794, 4042.
Commission du port de Québec, 3794, 3799, 4047.
Commission du port de Sydney-nord, 1613, 877.
Commission du port de Vancouver, 2279, 2503.
Convention relative à la sécurité de la vie en mer, 825.
Désastre de pêche, demande de secours au gouvernement à propos d'un, 5372, 5385.
Documents officiels en français, 4616, 4706.
Empress of Ireland, enquête sur l', 4734, 4813, 4898, 5072.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 1927.
Frédéricton, ferme expérimentale de, 1194, 3649, 3653.
Homard, règlements concernant la pêche du, 5376.
Intercolonial
Administration, 3417, 3455.
Convois suburbains, 1117.
Karluk, le steamer, 4707, 4810.
Kelley, affaire, Wm. J., 1795.
Lac Erié, service des bouées sur le, 2640.
LeBlanc, enterrement du matelot, 5368.
Levés hydrographiques, 5373.
Marine et Pêcheries, budget du ministère de la, 342-346, 424-444, 786-801, 813-825, 1222-1273, 2512-2549.
Marine Canadienne. Voir aussi amendements à la Loi de la Marine.
Marine Marchande, amendements à la loi de la, 99, 779, 1614, 3203, 3783. Voir aussi Marine Canadienne.
Maître du port de Montréal, 5378.
Pilotage, 1031, 3787.
Pêcheries dans les eaux limitrophes, 1273.
Poisson et Pêcheries, amendement à la Loi, 831, 1221, 1819, 1907.
Poisson mariné, inspection du, 3616, 4617, 4618.
Pollution des eaux navigables, 1823, 1831.
Révocations, 799, 812, 1246.
Service de Protection, 5366.
Service Naval, 342-351, 5335.
Saint-Jean, le port de, 5237.
Saint-John Valley Railway, 3159.
Saint-Laurent, accidents sur la route du, 3410, 3558. Voir aussi accidents maritimes.
Saint-Laurent, le chenal du, 1022-1039.
Transport du poisson, 414, 423, 1274, 5375.

Heatherton, réserve indienne de, 602.

Hebb, L. J., sommes payées à, 2283.

Henderson, David (Halton)
Brantford, édifice public de, 917.
Edifices publics, 4376, 4379.
Farmers Bank, 4961.
Federal Life Assurance Company, 2560.
Livres bleus de la Chambre des Communes, 1861.
Naturalisation, 1847.
Toronto, Niagara and Western Railway, 3433.

Hepburn, B. R. (Prince-Edouard, Ont.)
Prince-Edouard & Hastings RR. Coy., 3094.

Homards. Voir Poisson.

Home Rule pour l'Irlande
Carson, Sir Edward, prétendus cablogrammes à, 2182, 2283.
Présence de M. Cochrane à la présentation faite à sir Ed. Carson, 1870.
Départ de Canadiens choisis avec soin, 1994.
Toronto, assemblée de, 3735.
Vancouver, résolutions adoptées par la loge orangiste de, 2717, 2921.

Homesteads et Colonisation
Burns, bail de pâturage à M., 2716.
Inscriptions, 370, 598, 4551.
Patentes des terres, 3264.
Paiements, intérêt sur les, 1502.
Préemptions, Alberta, 375.
Règlements, 2421. Voir aussi Terres Fédérales.

Hughes, l'hon. Sam. (ministre de la Milice et de la Défence)
Arsenaux, 4765-4767, 5195.
Affiches militaires, 2181.
Canadiens à Bisley, 541, 546, 1275.
Collège royal militaire, 5203.
Dorval, terrain militaire, 1082.
Farnham, le camp de, 1082, 1174.
Fénienne, les vétérans de l'invasion, 3521-3556, 4523-4549, 5787.
Gratifications aux volontaires, 3521-3556, 4522-4549.
Milice
Crédits, 354, 2475, 2482, 3559-3613, 4749-4810, 5187-5214.
Exercices annuels, 5187.
Habillement, 5192.
Terrains pour les camps, 5205.
Musique aux démonstrations politiques, 5199.
Privilège, 2183.
Petawawa, réclamation pour du bois fourni au camp de, 5211.
Processions religieuses et la milice, 2283, 5191.
Souris, le champ de tir de, 4753, 4775.
Trent, enquête sur le canal de, 5178.

Hughes, James J. (King, I. P.-E.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 725.
Carleton-Head, brise-lames, 2283.
Charlottetown, Crapaud, poste, 3208.
Chambre des communes
Bibliothèque et salle de lecture, fermeture de la, 4395.
Débats, compte rendu officiel des, longueur des réponses, 1113.

Hughes, James J.—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Papeterie, 1435.
Représentation, 742, 894.
Coût de la vie, 106.
Colonels honoraires, 1681.
Crustacés, commission des, 4196, 4477.
Défence navale, 104.
Dépenses de la milice, 109.
Elmira, bureau de poste d', 736.
Francais, quai sur la rivière des, 1502.
Fénienne, les vétérans de l'invasion, 464, 2185, 3521.
Gazette agricole, 1156, 1750.
Grandes routes, améliorations des, 106.
Iles de la Madeleine, service de steamers aux, 425.
Ile du Prince-Edouard
Banques, 1866, 2666.
Chemin de fer, 325, 969, 4666.
Dragues, 3208.
Travaux publics, 4391.
Fret, tarif du, 1067.
Juges, 5071.
Représentation aux Communes, 742, 894.
Service à vapeur, 3088.
Transport, 421.
Instruments agricoles, droits sur les, 1658.
Intercolonial, ch. de fer de l'
Nomination des mécaniciens, 2281.
Wagons à marchandises, 597.
Little-Sands, brise-lames, 469, 1681.
Milice, officier commandant la 6e division de la, 1868.
Octrois de terres aux ch. de fer, 5216.
Poisson mariné, inspection du, 4618.
Pommes de terre, tarif sur les 3209, 3234.
Réponses
Supposées incomplètes, 501.
Demande de renseignements, 4478.
Révocations, 1172.
Rocky Point, quai, 3265, 3476.
Service Naval, 350.
Scories de hauts-fourneaux, 668.
Souris, le champ de tir de, 1503, 1775, 1868, 2489, 4748-4754.
Strong, Heath, paiements à, 1171.
Tarif, 103.
Transcontinental National, enquête sur le, 2330.

Hull
Bureau des douanes, 597.
Recettes du Revenu de l'Intérieur, 488.

Humboldt, inspecteur des homesteads à, 598.

Hydro-Electriques, les lignes, 3635, 4898.

Ile du Prince-Edouard
Banques, 1866, 2666.
Chemin de fer, 4667.
Représentation, 129, 742, 889, 894, 900, 904, 5477, 5491, 5499, 5551.
Service d'hiver, 736, 794.
Taux de fret, 325, 969, 1067.
Transports, 421.

Iles de la Madeleine, postes, 362.

Immigration, 10, 146, 307, 316, 1209.
Asiatiques, 368, 369, 848, 1279, 2768, 5214, 5225.
Autrichiens, 938.
Bulgares et Russes, 4742.
Chinois, application de la Loi concernant les, 5402.

Immigration—Suite.
Crédits, 4332.
Déportations, 934.
Colombie-Anglaise, à la, 2373.
Etats-Unis, aux, 732.
Européenne, 600.
Hindous, des, 4196, 4394, 4478, 4551, 4706, 4738, 4743, 4899, 5141, 5214.
Inspection, 1505, 1716.
Règlements, 368.
Statistiques, 370.

Immigration, loi pour modifier la loi d', (exclusion des Asiatiques), 1ère lect., 5214.

Impressions et Papeterie, crédits, 759, 1858.

Imprimerie Nationale, 4552.

Indiens, loi pour modifier la loi des, 1ère lect., 1903; 2e lect., 2508; com., 2508, 3643; 3e lect., 3715; amendements du Sénat, 5015.

Indian Harbour Lakes, directeur de la poste de, 3205.

Indiens
Budget, 445, 2588, 2598, 5399.
Caughnawaga
Hopital, 445.
Requêtes, 2508, 3643, 3694, 3698.
Colombie-Britannique, 2594, 5399.
En général, 445, 2598.
Liqueurs enivrantes, vente de, 3362.
Nord-Ouest, provinces et territoires, 2595, 5399.
Nouvelle-Ecosse, 2591-2594, 2979, 5399.
Ontario et Québec, 2588-2591.
Soins médicaux, Nouvelle-Ecosse, 2588, 2979, 3363.

Ingérence politique, enquêtes au sujet de l', 2371, 2417.

Inspection et Vente, bills modifiant la Loi de l', ficelle d'engerbage, rés., 1683; 1ère lect., 1686; 2e lect., 3055; com. et 3e lect., 3055.
Aliments, 1ère lect., 2370; 2e lect., 4346; com., 4346; 3e lect., 4350.

Installations frigorifiques dans la Nouvelle-Ecosse, 734.

Installations frigorifiques, bill concernant les, rés., 1835; 1ère lect., 1836; 2e lect., 3721; com., 3721, 4350; 3e lect., 4352.
Voir aussi, 734, 741, 1759.

Instruction technique, 374, 597, 3204, 5073, 5397.

Instruments agricoles
Droits imposés, M. M. Knowles, 1623; vote, 1677.
Etendue de cette industrie, 601.
Evaluation pour droits, 3104.
Remise sur matière brute, 1425.
Tarif, 3292.

Intercolonial, chemin de fer de l'
Administraion, 2050; amendement proposé par M. Emmerson, 3421; vote, 3474.
Amos, R., destitution de, 3108.

Intercolonial—Suite.
Antigonish, le pont d', 1064.
Ateliers de réparations, 3102.
Bateaux-passeurs, employés des, 1065.
Budget, 2052, 3332, 4343, 5045, 5124.
Block-System, signaux, 3476.
Bois, achats de, 936.
Cantonniers, 1065.
Chatham Junction, Blackville, embranchement de, 4660.
Charbon, soumissions pour le, 967, 1396, 1723, 1871, 2003, 3101, 3349, 3437.
Convois suburbains, 1064, 1115, 5052.
Déclaration ministérielle, 2052.
Dean Settlement, embranchement de, 3475.
Destitutions, 5310.
District No. 3, pertes dans le, 1169.
Dorchester, approvisionnement d'eau à, 1063.
Doubles-voies, construction de, 4740.
Embranchements, les, 381, 1818, 3335, 5124, 5299.
Employés, salaires des, 1065.
Estimateurs de terrains, 364.
Farine, tarif, 1070.
French River, pont de, 381.
Gares, améliorations aux, 2666.
Glace, fourniture de la, 383, 2112.
Guysborough, embranchement de, 4664.
Halifax, têtes de lignes de, 1867, 5046.
Hampton, gare de, 1771.
Harris, F., emploi de, 2281.
Journaliers, salaires des, 496.
Killam, A. E., retraite de, 1805.
King, S., emploi de, 937.
Levés topographiques, personnel des, 2370.
Lévis, incendie, à, 5218.
Marchandises, wagons de, 597.
Marchandises, tarif, 964. Voir aussi Administration.
Moncton, achat d'une maison à, 935, 2921.
Nominations, 1167.
Nominations, responsabilité pour, 3101.
Nouvelles, service du bulletin des, 1328.
Ocean Limited 4812. 5073.
Oxford-Pictou, service des trains, 938.
Pacifique-Canadien, convention avec le, 596, 625-639, 1608, 1771, 3413-3474, 4275-4287, 5237-5253.
Poisson, tarif, 937, 1066.
Point Tupper, bateau-passeur, 937, 3350.
Rampes, abaissement des, 700.
Radiographie, système de, 1867.
Recettes, 2417.
Réclamations pour incendies, 3105.
Règlements officiels, 1774, 3103.
Retraite, fonds de, 494, 601, 5553.
Sackville, destitution de, 1066, 3669.
Safety First, mécanicien, 2371.
Sainte-Louise, améliorations à, 2109.
Service des convois. 175, 272.
Service de l'eau, 2666.
Skeffington, le détective, 964.
Smith, R. H., emploi de, 1770.
Sunny Brae, embranchement de, 936.
Taux minima, 1502, 1771, 2112.
Tonnage, 3261.
Trafic, convention avec le Canadien-Pacifique, 596. Voir aussi Pacifique-Canadien.
Traverses, contrats pour, 1395.
Usines de réparations, 3102.
Wagons particuliers, 1066.

Intercolonial—Suite.
Wagons frigorifiques, 1426, 1680.
Wagons en bois, 373.
Wagons, frais pour, 371.
Williams, T., emploi de, 937.

Intérieur, budget du ministère de l', 356, 1923, 2475, 2484, 4328.

Internationales, les eaux, 172, 5149.

Internationales, bill relatif à la commission des eaux, 1re lect., 1220; 2e lect., 1462; com., 1462, 1554; 3e lect., 1554.

Invasion fénienne, vétérans, 299, 356, 367, 382, 464, 470, 498, 600, 969, 1070, 1681, 1773, 1868, 2180, 2185, 2922, 3107, 3521-3556, 3671, 4066, 4522.

Inverness
Inspecteur de fruits, 1751.
Le port, 1905.
Service des postes, 854.
Travaux publics, 373.

Irrigation, bill modifiant la loi de l', 1re lect., 2369; 2e lect., 3646; com., 3646, 3758; 3e lect., 3883. Voir aussi 4331.

Isle-Verte, quai de l', 379, 1680, 2372, 4894.

Jallet, N., la veuve de, 1118.

Jameson, Clarence (Digby)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Coût de la vie, 101.
Défence navale, 103.
Elections partielles, 100.
Représentation aux Communes, 5514.
Usines pour chien de mer, 2282.

Joliette, édifices publics à, 1071.

Journaux
Affranchissement, 2422, 3381.
Annonces, 1866, 2563.
Tarif, 3258.

Joynson, Mme Alice, bill relatif à une gratification accordée à, rés., 3621; 1re lect., 3622; 2e lect., 3693; com., 3693; 3e lect., 3694.

Juges, bills modifiant la loi des, M. Doherty, rés., 3764; 1re lect., 3783; 2e lect., 4058; com., 4058; 3e lect., 4128, M. Lanctôt, 1re lect., 882.

Juges, traitements des, 732, 2016-2038, 3764-3783, 4058-4062, 4991.

Justice, budget du ministère de la, 361, 2477, 4705.

Jute, tarif sur le, 3306.

Jeunes délinquants, bill modifiant la loi des, 1re lect., 3408; 2e lect., 3678; com., 3678; 3e lect., 3679.

Kamloops
Edifices publics, 1069.
Salle d'exercice, 1395.

Karluk, le steamer, 370, 851, 2373, 4707, 4739, 4811.

Kay, William F. (Missisquoi)
Bedford, édifice public à, 2667.
Brome, poste rurale, 738.
Farnham, camp de, 1504.
St-Armand, courriers, 3363.

Kelly, W. J., affaire, 1777.

Kentville
Bétail tuberculeux à, 4741.
Ferme expérimentale à, 1209.

Kingston
La chaussée de, 3671.
Pénitencier, enquête au, 600, 852, 2477, 2480, 4667, 4705.

Kitsilano, réserve indienne de, 697, 966.

Knowles, William E. (Moosejaw)
Aurora, la "Menace" d', 2419, 2421, 3392.
Asiatiques, immigration des, 1305.
Baie d'Hudson
Chemin de fer de la, 1503.
Têtes de lignes à la, 718.
Beurre, la fabrication du, 3318.
Douanes, droits de, 5383.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 1444, 1468, 1929.
Grains, loi concernant les, 3737.
Grains, élévateurs à, 1727.
Homesteads
Préemption, paiements de, 1502.
Règlements, 2421.
Importations et exportations, 1397.
Indiens, amendement à la loi des, 3645.
Instruments agricoles
Droits sur les, 1548; amendement proposé, 1634; vote, 1677.
Remises, 1425.
Intérieur, budget du ministère de l', 1929-1958.
Irrigation, 3647.
McVeigh, inscription du homestead, 2979.
Milice, budget de la, 3566.
Pétrole, exportation de, 1021.
Privilège d'affranchissement, 3378.
Publicité frauduleuse, 3631.
Ranches et paturages, commission relative aux, 2665.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1147.
Revenu de l'Intérieur, budget du, 1444-1471, 2476.
Tempérance au Canada, loi concernant la, 3750.
Terres fédérales, 3488, 3499, 3673.
Terres fédérales, inspecteurs des, 1929.
Terres non patentées, taxe sur les, 2014.
Volontaires, gratifications aux, 1465.
Williams, colonel, 3566, 3615.

Kyte, George W. (Richmond, N.-E.)
Baie d'Hudson, têtes de lignes à la, 723.
Bear River
Edifice public à, 1984.
Quai à, 2109.
Bishop, A., emploi de, 3363.
Cabotage, privilège de, 5386.
Cameron, A. J., emploi de, 3105.
Chambre des Communes
Loucks, H. H., emploi de, 2554.

Kyte, George W.—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Messagers, 596.
Fonctionnaires, 466.
Représentation, 5516, 5533, 5551.
Destitutions, 800, 808, 1009, 1058, 1236, 1246, 1441.
Divorce, 5068.
Douanes
Nominations, 498.
Budget, 1009,
Drague, George Mackenzie, 1865.
Edifices publics, 1991.
Farmers Bank, 5476.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 470, 3542.
Fonctionnaires du gouvernement et la politique, 459, 1236.
Fromage, pesée du, 1758.
Gazette d'Agriculture, 1152, 1154, 1750.
Indiens, Nouvelle-Ecosse, 3363.
Intercolonial
Budget, 3334.
Mines Road, gare de, 2490.
Juges, traitements des, 2016, 3782, 4058.
Lettres, boîtes à, 372.
Marine, budget de la, 798, 898, 1221, 2516, 2547.
Milice, 4787.
Milice, le ministre de la, et le Home Rule en Irlande, 1994, 3601.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038.
Ottawa
Edifices publics, 1967.
Edifices publics, baux, 2554.
Peine de mort, commutation de la, 3408.
Pensions de vieillesse, 1398.
Poisson et pêcheries.
Amendement à la loi du, 1883, 1907.
Bulletin, 2516, 5382.
Culture du homard, 2547.
Transport, 403, 3081.
Richmond, travaux dans le comté de, 600, 5419.
Royal Canadian Regiment, musique du, 3262, 3365, 3601.
Sauvetage, récompenses pour, 442.
Sénat et la Farmers Bank, 5476.
Service civil, commission du, 731.
Service des Postes, 5457.
Shelburne, garde-pêches, 3107.
Saint-Esprit, gardien de phare à, 498, 1227.
St. Peter's and Sydney Railway, 4265, 4477, 4552, 4662.
Saint-Pierre, canal de, 1069, 3045, 3109, 3142, 4663-4664.
Transcontinental National, enquête au sujet du chemin de fer, 2241.
Vincent, J. U., nomination de, 1477, 1495.

Labrador, juridiction sur la côte du, 3099-3101.

Lachance, Arthur (Québec-centre).
Lortie, nomination de M., 5218.
Privilège, 1869.
Québec
Arsenal de, 5217.
Maître du port de, 5218.
Représentation aux Communes, 5506.
Transcontinental National, enquête sur le, 2334.
Québec, têtes de ligne à, 5031, 5285.

Lachine, canal de, 3136.
Industrie sur le, 2004.
Travaux sur le, 1867.

Lachine, barrage aux rapides de, 2490, 2553.

Lafortune, David A. (Montcalm)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Agriculture, aide à l', 179.
Agriculture, encouragement à l', 1212.
Des Prairies, creusage de la rivière, 1814.
Défence-navale, 176.
Grandes routes, amélioration des, 171, 175.
Montcalm, service des postes, 5447.
Manitoba, écoles du, 183.
Peine de mort, 4701.
Remaniement de la représentation, 181.
Représentation aux Communes, 5512.
Revenu de l'Intérieur, fonctionnaires du, 1457, 1460.
Situation financière, 177.
Service civil, fonds de retraite, 5564.
Service naval, 352, 5359.
Tarif, 178.
Traduction française, 5466.
Transport, 179.

La Have, service de dépêches aux îles, 738.

Lac Erie, service des bouées sur, 3640.

Laiterie, bill concernant la réglementation des produits de la, rés., 1835; 1re lect., 1835; 2e lect., 2497; com., 3315; 3e lect., 3326.

Lalor, Frances R. (Haldimand)
Budget, 2965.
Tarif, 2965.
Libre-échange, 2967.
Produits alimentaire en franchise, 2969.
Blé en franchise, 2971.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 4524.
Pêcheries, règlements, 1915.

Lamarche, Paul E. (Nicolet)
Baie Georgienne, canal de la, 1086, 1814.
Explosifs, règlements concernant les, 4039.
Farmers Bank, 4982.
Milice, 4797.

Lancaster, Edward A. (Lincoln et Niagara)
Alberta Central Railway Company, 1982.
Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, 801.
Calgary and Edmonton Railway Company, 802.
Calgary and Fernie Railway Company, 1745.
Canadian Northern Railway Company, 1843.
Central Ontario Railway, 1982.
Canadian Pacific Railway Company, 807.
Central Railway Company of Canada, 1044.
Central Western Canada Railway Company, 805.
Erie, London and Tillsonburg Railway Company, 1042.
Esquimalt and Nanaimo Railway Company, 1042.
Grand Trunk Railway Company, 804.
Joliette and Lake Manuan Colonization Railway Company, 1042.
Kettle Valley Railway Company, 1983.
Labrador, Quebec and Southern Railway Company, 3096.

Lancaster, Edward A.—Suite.
Lachine, Jacques Cartier and Maisonneuve Railway Company, 804.
Lake Erie and Northern Railway Company, 1246.
London and Lake Erie Railway Company, 1982.
Manitoba and North Western Railway Company, 1982.
Norfolk and Elgin Railway Company, 1746.
Ottawa and Ungava Railway Company, 1040.
Ottawa Northern and Western Railway Company, 801.
Pacific, Peace River and Athabaska Railway Company, 1039.
Pacific, Trans-Canada and Hudson Bay Railway Company, 3093.
Peace River Tramway and Navigation Company, 1043.
Prince Edward and Hastings Railway Company, 3094.
Rainy River Radial Railway Company, 3094.
Rio de Janeiro and San Paulo Telephone Company, 1983.
Saskatchewan Central Railway Company, 3101.
Thessalon and Northern Railway Company, 1041.
Toronto, Niagara and Western Railway Company, 3354.

Lanctôt, Roch (Laprairie-Napierville)
Banques et commerce de banque, 4066.
Budget, 2912.
Canadian Northern Railway, 4160.
Défence navale, 2915.
Farmers Bank, 759, 4957.
Grandes routes, bill des, 2916.
Instruments agricoles, droits sur, 1659.
Juges, amendement à la loi des, 882.
Juges, traitement des, 2029, 3776.
Lachine, le pont de, 3262.
Laprairie
Jetée de protection à, 963, 2919, 3205, 3881.
Edifices publics à, 4894.
Pelletier, dépenses de l'hon. L. P., 1172.
Service naval, 5364
Tarif, 2913.

Lapointe, Ernest (Kamouraska)
Agriculture, aide à l', 377, 3102.
Canadian Northern Railway, 4142.
Dorchester, employés du comté de, 3801.
Giasson, bureau de poste de, 2281.
Intercolonial
Ste-Louise, améliorations à, 2109.
Service des trains, 5125.
Kamouraska, service des postes à, 366.
Service naval, 5364.
Ste-Anne
Station expérimentale à, 378.
Quai à, 2178.
Ste-Perpétue, gare de, 2005.
Ste-Perpétue, inspecteur des aliments à, 378.
St-Roch des Aulnaies, officier d'accise à, 378.
Transcontinental National, 598, 5038.
Tremblay, A., emploi de, 5384.

Lapointe, Louis A. (St-Jacques, Montréal)
Juges, traitements des 2033.

Laprairie
Jetée de protection à, 963, 2819, 3205, 3881.
Edifices publics à, 4894.

Larry's, maître du port de la rivière, 3106.

L'Assomption
Revenus provenant du tabac, 3103.
Quai, 2372.

Laurier, très hon. sir Wilfrid (Québec-est)
Accidents maritimes, enquêtes sur les, 4735.
Adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, 5468.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, 13.
Allumettes, phosphore blanc dans les, 1612.
Baie Georgienne, canal de la, 1083.
Budget, 2980.
Ressources du Canada, 2981.
Tarif, 2983.
Blé en franchise, 2985; amendement, 2988.
Capitale, commission d'embellissement de la, 5387.
Canadian Northern Railway, 1326, 3836, 4183, 4199, 4231, 4406-4466, 4480-4513, 4560, 4708-4711, 4729, 4813.
Cavalerie, remontes pour la, 2668, 2925.
Chambre des Communes
Affaires de la Chambre, 3353.
Débats, traducteurs français aux, 5463.
Représentation, 884, 971, 5499, 5509.
Séances du matin, 2923, 3365, 3476.
Séances du samedi, 3952.
Chemins de fer, traverses à niveau, 4129.
Cherté de la vie, 5568.
Colombie-Anglaise, réclamations de la, 378.
Colpitts, G. A., affaire, 478.
Commerce asiatique, 5224.
Commerce impérial, commission relative au, 973, 989.
Compagnies fiduciaires, 3047.
Confédération, le cinquantenaire de la, 1512.
Compagnies fiduciaires, 3047.
Coût de la vie, 20; amendement proposé, 23.
Défense navale, 17.
Denrées alimentaires, congrès international concernant la pureté des, 377.
Divorce, 880.
Divorce, procédure sur les bills de, 5065.
Douanes, fonctionnaires des, 423.
Empress of Ireland, enquête au sujet de l', 4615, 4735, 4898.
Eaux navigables, pollution des, 1826.
Falardeau, affaire, 487.
Farmers Bank, 3685.
Fer en gueuse, drawback sur le, 3366.
Fret, tarif du, 989.
Gendarmerie à cheval, 742, 5151.
Grandes routes, amélioration des, 16.
Grand-Tronc-Pacifique, obligations garanties du, 5019.
Haut-Commissaire, bureaux du, 329, 5570.
Immigration hindoue, 4746.
Labrador, juridiction sur la côte du, 3099
Milice, la, et les processions religieuses 5567.
Monk, mort de l'hon. F. D., 3953.
Naturalisation, 4303, 4321, 4353, 4360, 4712, 5012.

Laurier, très hon. sir Wilfrid—Suite.
Orateur suppléant, bureau de l', 1427-1433.
Pétrole, exportation du, 1019, 3626.
Pollution des eaux navigables, 1826.
Procédure parlementaire
Longues réponses, 1114.
Privilège, basé sur comptes rendus des journaux, 1174.
Séances du jeudi, préséance des affaires du gouvernement aux, 730.
Réponses, documents privés dans les, 5146.
Subsides, comité des, sans poser de question, 324, 539, 548.
Québec, commission des Champs de bataille de, 4062, 4290.
Ressources Naturelles, contrôle des provinces sur les, 1129.
Retard dans la convocation du parlement, 13.
Sénat, bill concernant les employés du, 4893.
Sénat, représentation au, 1554, 3677, 5472, 5489.
Sécurité de la vie en mer, convention relative à la, 830.
Service civil, examen de concours pour le, 1436.
Service naval, 346, 5335, 5350.
Situation financière, 19.
Situation ouvrière dans l'Ile de Vancouver, 1363.
Solliciteur général, le, 13.
Strathcona, mort de lord, 97.
St. John Valley Railway, ponts, 4130.
Tarif, le, 4613.
Terre-Neuve, sinistre maritime à, 3143.
Titres honorifiques, 507.
Transcontinental National
Achèvement du, 4638.
Administration, 5273.
Enquête sur le, 2451.
Québec, têtes de lignes de, 5024, 5156.
Transport, 3124.
Volontaires, gratification aux, 1465.

Lauzon, maître de poste de, 5218.

Lavallée, J. O. (Bellechasse)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Agriculture, aide à l', 8
Immigration, 10.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 10.

Law, Bowman B. (Yarmouth)
Arcadia, poste rurale à, 735.
Bear-River, édifice public, à, 1984.
"Canada", la drague, 850.
Cloches avertisseuses sous-marines, 700.
"Cobequid", naufrage du, 376, 425, 1223.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 299, 1773, 1868, 3530.
Gouvernement, quartiers généraux des vapeurs du, 425.
"Gulnare", le vapeur, 700.
Homards, œuvés de, 856, 2545.
Indes Occidentales, commerce avec les, 1008.
Inspection des fruits, 1755.
"Lurcher", le bateau-phare, 388.
Marine, achats d'approvisionnements pour la, 1262.

Law, Bowman B.—Suite.
Poisson et pêcheries
Bulletins, 2517.
Protection, 1883.
Transport, 404.
Port-Maitland et Lower-Argyle, bureaux de poste, 2005.
Privilège, 361.
Shelburne, travaux dans le comté de, 1394.
Travaux militaires, dépenses pour, 855.
Yarmouth
Bestiaux, achat de, 697, 2418.
Eclairage, 1223.
Edifices publics à, 1986, 2000.
Fonctionnaires des douanes à, 1013.
Port de, 1062, 2418.
Poste rurale, 599.
Yarmouth-nord, bureau de poste, 856.

LeBlanc, le matelot, 699, 855.

Lemieux, voyages de l'hon. R., 732-733.

Lemieux, hon. Rodolphe (Rouville)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Situation commerciale, 191.
Transport, 194.
Service civil, réforme du, 195.
Remaniement de la représentation, 195.
Coût de la vie, 196, 199.
Chômage, 197.
Situation financière, 198.
United Shoe Machinery Company, 202.
Defence navale, 205.
Elections partielles, 209.
Agriculture
Budget, 1161, 1188, 1220, 1763.
Dépenses dans Québec, 1220.
"Gazette", 1161.
Allumettes, phosphore blanc dans les, 1612.
Archives, 755, 763, 769, 1853.
Armstrong, J. H., 2284.
Atlantique, service de dépêches sur l', 99, 1723, 5219, 5253.
Baie Georgienne, le canal de la, 370, 1069, 3111.
Baie James, le havre de la, 1268.
Baie St-Paul, dépêches à la, 1906, 2005, 3208, 4550.
Banques, faillites de, 3353, 3363, 3683.
Bétail, inspection du, 796.
Boy Scouts, 4307.
Budget, 2697.
Politiques fiscales, 2697.
Conférences impériales, 2702.
Cherté de la vie, 2703.
Dépenses de la milice, 2706.
Tarif, 2708.
Défence navale, 2712.
Libre-échange, 2713.
Centenaire de la paix, 2715.
Câblogrammes, tarif des, 5437.
Cales sèches, subventions aux, 4134.
Canaux, 3111, 5298.
Canadian Northern Railway, 4163, 4188, 4507, 4707, 4708.
Cap au Corbeau, quai du, 4475.
Chambre des Communes
Débats, 1863.
Listes électorales 1858, 5458.
Poste, 421.
Représentation, 5513.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Chmbre des Communes—*Suite.*
Traduction française, 768, 5459, 5463.
Chemins de fer, tarifs de transport, 2718.
Code criminel, revision du, 3208.
Confédération, le cinquantenaire de la, 1512.
Conseil Privé, comité judiciaire du, 2045.
Corruption électorale, 363.
Dentistes, congrès de, 3102.
Dépêches, cadenas pour sacs de, 498.
Désastre chez les pêcheurs, demande de secours au gouvernement, 5371, 5385. 5335.
Destitutions,
Faucher, E., peintre, 1869.
Leslie, W. C., 389.
Divorce, 868, 1173.
Dubé, Philéas, emploi de, 2112.
Edifices publics, 1972.
Entreposage frigorifique, 1835.
Explosifs, règlement concernant les, 3749, 4033.
Expositions internationales, 377, 1766.
Fabre, cas de Mme Hector, 5152.
Falardeau, cas de, 480, 488, 734.
Farmers Bank, 3683, 4931.
Fetsari, cas de, 490, 2003.
Français, documents officiels en, 423, 444, 450, 4616.
Franchise postale, 1017.
Fromage, industrie du, 1763.
Gaspé
Communications par voies ferrées, 3335, 5310.
Edifice public à, 4371.
Naufrage de pêcheurs à, 5371.
Giasson, bureau de poste de, 2818.
Hagersville, maître de poste, 2817.
Halifax, bateau-phare à, 3207.
Haut-Commissaire, bureau du, 370, 1849.
Houille, royautés sur la, 1895.
Homard, la pêche au, 362.
Ile au Héron, barrage à l', 2490, 2553.
Iles de la Madeleine, service de steamers aux, 431, 795.
Immigration, 4333, 4395.
Bulgares et Russes, 4742.
Français, 1707.
Orientaux, 848, 1286.
Etats-Unis, des, 732.
Imprimerie Nationale, 763-776.
Imprimeur du Roi, nomination de l', 763, 776.
Indiens
Caughnawaga.
Hôpital, 445,
Requête, 2508, 3643, 3695, 3699.
Vente de boisson, aux, 3362.
Intercolonial, système de télégraphie sans fil et l', 1867.
Jeunes délinquants, 3679.
Juges, traitements des, 732, 2017, 2026.
Lapointe, E., et le ministère des Postes, 943.
Lévis, la quarantaine de, 1162.
Lumley, bureau de poste, 1905.
Marine,
Budget, 428-440, 790-799.
Soumissions pour approvisionnements, 434.
Milice, 4770-4774.
Processions, 5190.
Terrains, achat de, 1074.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Monk, mort de l'hon. F. D., 3954.
Montréal, le chômage à, 3882, 4333.
Montréal,
Carslake, achat de l'hôtel, 1960, 2179, 2551, 3108, 3475, 4372.
Port, commission du, 4040.
Mouillages dans le, 2668.
Chômage à, 3882, 4333.
Station postale à, Voir Hôtel Carslake.
Naturalisation, 4356, 4713, 4715.
Navigation
Ecoles de, 790.
Grands Lacs, sur les, 368.
Oka, directrice des postes à, 3622, 3666, 3693.
Ontario Equipment Company, 734.
Ottawa
Ascenseurs dans les édifices du gouvernement, 4378.
District fédéral, projet d'un, 1979.
Pacifique Canadien, bureaux en Autriche, 938.
Petite rivière de l'Est, brise-lames à, 373.
Pétrole, exportation du, 1842.
Perley, voyage à Londres de l'hon. G. H., 4813.
Pilotage, 3783.
Pommes, culture des, 1188.
Poste,
Argent expédié par la, 3378.
Banques d'épargne, 5390.
Budget, 2477, 3802.
Cadenas pour sacs de dépêches, 373.
Colis postaux, 368, 5437.
Courriers de la poste, 2494, 5551.
Employés, salaires des, 2491, 3377.
Frais de poste sur les magazines anglais, 2422, 3381.
Poste rurale, service de la, 396, 5436.
Transatlantiques, service des dépêches, 99, 1723, 5219, 5253.
Poulsen, télégraphie sans fil, 2818.
Prisons, réforme dans les, 4700.
Privilège, 739.
Publicité frauduleuse, 3628.
Québec
Champs de bataille, commission des, 755, 4063, 4294.
Pont, grève au, 5219.
Port, commission du, 4048.
Port, outillage du, 2924, 3204, 3557.
Quarantaine, fonctionnaires de la, 373.
Québec and Saguenay Railway, 4339.
Têtes de lignes à, 5029, 5160.
Québec-Lévis, les dépêches entre, 2372.
Sans-fil, télégraphie, 368.
Slack, W. F., destitution de, 965.
Service civil, 4623, 4630, 4631.
Assurance, 1961.
Fonds de retraite, 5563.
Service naval, 5341.
Sainte-Adélaïde de Pabos, brise-lames, 5404.
Sainte-Anne des Monts, quai, 2817.
Saint-Jérôme, quai, 3265.
Saint-Laurent, accidents sur la route du, 3410.
Saint-Laurent, le chenal du, 1023.
Société Royale du Canada, 368, 756, 5458.
Système métrique, 1837.
Tabac, culture du, 5391.
Tadousac, quai de, 2419.
Télescope pour l'Observatoire, 362.

Lemieux, hon. Rodolphe—Suite.
Transcontinental National
Causes en approbation, 733.
Montréal, embranchement à, 856, 5316.
Québec, têtes de lignes, 5029, 5760.
Service de trains, 1771, 2552.
Saint-Malo, usines à, 1609, 5029.
Valcartier, camp d'artillerie à, 968.
Vancouver, troubles ouvriers dans l'Ile de, 733.
Victoria, le musée, 1971.
Vineberg, bill de divorce de Hélène, 5065.

Lennoxville, ferme expérimentale de, 1608, 2111.

Le Présent, impressions au journal, 1608.

Lespérance, David O. (Montmagny).
Privilège, 133.
Service Naval, 212.

Lévis
Carrier, les usines, 1906, 3106.
Station de la quarantaine, 1162, 1278.

Lévis, comté de,
Ferme expérimentale, 389.
Poste rurale, 388.

Lewis, E. N. (Huron-Ouest)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Banques et commerce de banque, 145.
Défence navale, 146.
Désastres maritimes, 143.
Immigration, 146.
Transport, 144.

Liberator, le magazine, 3392.

Little Sands, brise-lames, 469, 1681.

Livres Bleus, traduction de, 2551.

Loges Orangistes (les) et la langue française, 2181.

Loggie, W. S. (Northumberland, N.-B.)
Chaînes, tarif sur les, 3291,
Clous, tarif sur les, 3683, 4517.
Intercolonial, embranchements de l', 4661, 5061, 5300.
Pierre taillée, tarif sur, 3271.
Poisson
Commission, 2527.
Marchés pour le, 2519.
Pommes de terre, tarif sur, 3195; amendement, 3202.
Transcontinental National, enquête sur le, 2363.

Longhurst, G., paiements à, 969.

Lortie, M., inspecteur des poids et mesures, 5218.

Loteries, 3053, 3628.

Lower Argyle, bureau de poste, 2005.

Lumly, bureau de poste, 1905.

Lunenberg
Brise-lames à, 3671.
Gardes-pêches, 3881.
Dépêches, 2923.

Lurcher, bateau-phare, 388.

Macdonald, E. M. (Pictou)
Acier, industrie de l', 697, 1603.
Alert, le vapeur, 447. 499, 701.
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 5062.
Bills privés, 1041.
Brantford, édifice public à, 916.
Brises-glace, contrats pour, 3108.
Calgary & Edmonton Railway Co., 834, 839.
Camps militaires, approvisionnement des, 2979.
Canadian Northern Railway, 1426, 3669, 3987, 3997, (amdt.) 4003, 4182, 4200, 4206, 4225, 4410, 4474, 4489, 4516, 4566, 4841.
Canadiens à Bisley, 539, 1275.
Chambre des Communes, représentation à la, 648, 889, 5499, 5515, 5548, amend., 5551.
Chevaux, élevage des, 3660.
Currie, R., témoignage de, 1053, 1679. Voir Hansard anglais p. 1361.
Démissions, 820.
Dragages, 5555.
Drague Canada, 1278.
Eperlan, permis de pêcher de l', 2282.
East-River, améliorations à, 851.
Falmouth, jetée à, 1865.
Fer en gueuse, drawback sur le, 3367.
Ferrona-Sunny Brae Railway, 701.
Gardes douaniers, rapport des, 1491.
Gardiens de phares, limite d'âge, 1235.
Granton, postes rurales de, 2817.
Hants, listes électorales du comté de, 856.
Hantsport
Edifice, 1072.
Quai, 4895.
Ile du Prince-Edouard, service d'hiver des paquebots, 736.
Instruction technique, 3204, 5073.
Intercolonial
Contrats de charbon pour le chemin de fer de l', 462, 967, 1396, 1723, 1871, 3101, 3347.
Recettes, 2417.
Réclamations pour incendies, 3105.
Administration, 462, 3426, 3435.
New-Glasgow à Sydney, embranchements de, 3347.
Oxford-Pictou, embranchement, 938, 3347.
Pictou, pont de, 3348.
Fonds de réserve, 601, 5553.
Usines de réparation, 3102.
Droits de passage, 3347.
Entente avec le C.P.R., concernant le trafic, 637.
Wagons frigorifiques de l', 1680.
Invasion des Féniens, vétérans de l', 464, 1070, 3523, 4526.
John, service des dépêches du bras ouest de la rivière, 967.
Juges, traitements des, 3777, 4059.
Labrador, ligne côtière du, 3099.
Labrador, Quebec & Southern Railway Co., 3065, 3097.
Marine, collège de (Halifax), 3411.
Meadowville, Toney-Mills, dépêches de, 1679.
Musquodoboit, dépêches de, 1904.
Naturalisation, 2422, 4304, 4325, 4992.
New-Glasgow, manège militaire, 737.

Macdonald, E. M.—Suite.
Niobe, équipage du, 1072.
Nouvelle-Ecosse, lots de grève de la, 1070.
Ottawa
Edifices loués à, 2639.
Capitale, en tant que, 1972, 1978.
Eau, approvisionnement d', 1395.
Pêcheries, protection des, 1907.
Pictou
Pont de, 3348, 5554.
Service des dépêches de, 601, 1770, 1906, 2005.
Bureaux de poste de, 1070.
Edifice public à, 848.
Poste rurale de, 967, 1072.
Production de documents prétendue incomplète, 2476.
Purs-sangs, élevage des, 736.
Représentation aux Communes, 648, 889, 5499, 5515, 5548, amend., 5551.
Royal Canadian
Musique militaire du régiment, 3475.
Sénat, représentation au, 5495.
Skinners'-Cove, travaux publics à, 848.
Tatamagouche, poste rurale de, 3363.
Terre-Neuve
Service des paquebots de, 3059.
Sinistre maritime des bateaux de pêche de, 3059.
Thorburn, communications par chemin de fer avec, 736.
Transcontinental National
Outillage pour l'approvisionnement du charbon, 2922.
Commission pour amendements à la loi du, 5041.
Enquête, 2377.
Transport, 3132.
Vancouver, édifices en location à, 3102.
Vancouver, conditions du travail sur l'île de, 581, 1382.
Vieillesse, pensions pour la, 1412.
Vincent, J. U., nomination de, 1473.
Vineberg, Helen, bill de divorce, 4853.
Weirs-Mill, passe pour la monte du poisson à, 1907.
Windsor, piscifacture de, 1609.
Young, Angus, douanier, 701.

Macdonell, A. C. (Toronto-sud).
Privilège, question de, 3313.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3427, 3637.

Maclean, A. K. (Halifax)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Dépense navale, 53.
Améliorations des chemins, 55, 58.
Tarif, 55.
Réforme du Sénat, 56.
Loi des élections, 57.
Condition financière, 59.
Aldershot, camp de, 1503.
Annapolis, service des postes dans le comté de, 363.
Baie d'Hudson,
Pêcheries, 365.
Têtes de lignes, 364, 703, 4649.
Boars Head, signaux d'alarme en temps de brume, 2923.
Budget, 2587, 2599.
Revenu et dépenses, 2600.
Commerce, 2603.

Maclean, A. K.—Suite.
Budget—*Suite.*
Gratification au sujet de l'invasion fénienne, 2605.
Promesses électorales, 2606.
Instruments agricoles, 2609.
Blé en franchise, 2611.
Tarif des produits alimentaires, 2615.
Canadian Northern Railway, 364, 4199, 4489-4675, 4707.
Canadian Pacific Railway, décisions arbitrales dans les différends ouvriers, 3107.
Capital, dépenses imputables au, 2006.
Chambre des Communes, aménagements de la, 4378.
Coke, tarif sur le, 3289.
Coldbrook, directeur de la poste, 1770.
Colombie Britannique, réclamations de la, 389.
Conserves, édifice public pour la mise en, 1990, 4363.
Corruption électorale, 943.
Démissions, 1011, 1504.
East Jeddore, dragage à, 969.
Edifices publics, 1997, 4378.
Employés du gouvernement se mêlant de politique, 447.
Farmers Bank, la, 3680; amendement, 4863-4891, 5087.
Fielding, P., emploi de, 384.
Halifax,
Arsenaux, 738.
Poste du comté de, 969.
Dennis, édifice, 5220.
Fortifications, 364.
Contrat concernant la milice, 3880.
Bureau de poste de, 364.
Haut Commissaire, bureau du, 329.
Harbourville, phare de, 1503.
Hebb, L. J., dépenses de, 2283.
Indes Occidentales,
Commerce de la farine, 928.
Service des vapeurs, 464, 1003.
Commissaire du commerce, 464, 924.
Indiens de la Nouvelle-Ecosse, 2979.
Intercolonial,
Signaux système "block", 3476.
Darmouth-Dean, embranchement, 5045.
Evaluateurs des terres, 364,
Trains suburbains, 1115.
Invasion fénienne, vétérans de, 471, 4524.
Kentville, bétail tuberculeux à, 4741.
La Have, poste des îles, 738.
Longhurst, G., paiements à, 969.
Lunenburg,
Brise-lames, 3671.
Gardes-pêche, 3881.
Postes, 2923.
Mortgage Corporation of Nova Scotia, 1484.
Navigation, écoles de, 786.
Patronage, 438.
Poissons et Pêcheries,
Bureau de consultation, 367, 2528.
Cargaisons de poissons salés expédiés au Portugal, 931.
Postes, service transatlantique, 606, 5282.
Postes, service de la côte nord, 602.
Scories, 677.
Sénat, représentation au, 1560.
Service civil, 4629.
Service naval, 344, 364.
Shelbourne, pêcheries du comté de, 367.

Maclean, A. K.—Suite.
Tarif, 3191, 3213, 4517; amendement proposé, 4607, 4610.
Vapeurs, allocation aux, 5230.
Vapeurs du gouvernement,
Entretiens et réparations, 427, 432.
Service d'hiver, 3206.

Maclean, W. F. (York-sud, O.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Colis postaux, 249.
Blé en franchise, 250, 314.
Situation des chemins de fer, 251.
Banques et transactions des banques, 255.
Le coût de la vie, 258.
Défense navale, 260.
Immigration, 316.
Canadian Northern Railway, 4147, 4485, 4486, 4585, 4603.
Chambre des Communes, représentation à la, 897, 5503.
Cigarettes, prohibition des, 1553.
Confédération, cinquantenaire de la, 1523.
Fret, taux, 1683. (Voir aussi mer, tarif du fret par.)
Haut Commissaire, bureaux du, 1852.
Intercolonial et C.P.R., entente entre les deux compagnies concernant le trafic, 631.
Lois fédérales, mise en vigueur des, 1553.
Mer tarif du fret par, 975, 990.
Ottawa, considérée comme capitale, 1973.
Pollution des eaux navigables, 1829.
Sénat, 1536, 5474, 5483, 5490.
Toronto, Niagara & Western Railway, 3431.
Trains suburbains, service des, 1118.

MacNutt, Thos. (Saltcoats)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, le blé en franchise, 300.
Momestead, enregistrement d'un, 4551.
Instruments agricoles, droits, 1653.
Melville, bureau de poste, 3262, 3557, 3802, 5430.
Wishart, A., sentence contre, 4550.

McCoig, A. B. (Kent-ouest, O.)
Budget, 2723.
Instruments agricoles, 2723.
Tabac, culture du, 2726.
Blé en franchise, 2727.
Remontes de la cavalerie, 2729.
Subsides aux chemins de fer, 2729.
Chambre des Communes, représentation à la, 5501.
Hydro-électriques, lignes de traction, 4898.
Tabac, culture du, 1439, 2726.
Tarif, 3294.

McCraney, G. E. (Saskatoon)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général, blé en franchise, 300.
Commerce, bulletin du, 499.
Instruments agricoles, 1656.
Marchés à grain, 1739.
Monuments propriété de la nation, 755.
Pollution des eaux navigables, 1683.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1136.
Rosthern
Percepteur des douanes, 602.
Agent des terres, 602.

McCraney, G. E.—Suite.
Rosthern—*Suite.*
Service naval, 353.
Terres dont les titres n'ont pas été émis, 2010.
Volontaires, gratification aux, 1467.

McCrea, Francis N. (Sherbrooke)
Canadian Northern Railway, 4144.
Farmers Bank, 5111.
Fret, taux du, 999.
Milice, 3583.
Sherbrooke
Agriculture, 5216, 5392.
Automobiles, 5319, 5453.
Edifices loués, 3475, 4066.
Salle d'exercice et bureau de poste, 3104, 3262, 3670, 4551.
Transcontinental National, 4637.

McCurdy, F. B. (Shelburne et Queen)
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 4650.
Invasion fénienne, vétérans de l', 4527.
Publicité frauduleuse, 4396.
Service rapide sur l'Atlantique, 5235, 5247.
Traitements des juges, 3772.
Transcontinental National, enquête sur la construction du, 2350.
Transport du poisson, 410, 5259.

McFadden, D. H. emploi de, 696.

McKay, James (Prince-Albert)
Chambre des Communes, représentation à la, 5551.
Démissions, 1053.
Northern Territorial Railway Co., 2280.
Publicité frauduleuse, 3633.
Réserves forestières, 3718.
Terres du Dominion, 3510.
University of Emmanuel College, 2511.

McKenzie, D. D. (Cap-Breton-nord)
Accise, employés de l', 1467.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Politiques fiscales, 228.
Solliciteur général, fonctions du, 230.
Agriculture, 236.
Tarif, 236.
Transport, 239.
Allumettes, fabrication des, 1840.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 4651, 4657, 5063.
Canadian Northern Railway, 4460, 4728.
Cap-Rouge, quai au, 5434.
Chemins de fer de l'Etat, loi concernant les réclamations contre les, 2508.
Compagnies fiduciaires, 1184.
Cumberland, restauration du fort, 1993.
Dépenses légales, 4338.
Destitutions, 1244.
Duchemin, M., dépenses de, 5428.
Farmers Bank, 4888, 4974.
Fer en gueuse, industrie du, 3374.
Havres, contrôle fédéral des, 2505.
Instruction technique, 5396.
Intercolonial,
Embranchements, 1818.
Cap-Breton, améliorations, 3550, 5310.
Destitutions, 5310.
Invasion fénienne, vétérans de, 1072, 1466, 3554, 4545.
Marine marchande, amendements à la loi de la, 1873.

McKenzie, D. D.—Suite.
Milice, corps de musique de la, 5799.
Naturalisation, 4322, 4726, 4995, 5004.
Pilotage, 3793.
Poissons et pêcheries,
Bulletin, 5383.
Règlements concernant les homards, 5378.
Inspecteurs, 2520, 2531.
Conserves, inspection des, 4617.
Protection, 1884, 1907, 1916.
Publicité frauduleuse, 3632, 3641.
Salles d'exercices, 4363, 4384.
Service civil, 1963, 4623.
St. John Valley Railway, ponts, 4053.
Saint-Pierre, canal, 3110, 4664.
Sydney-nord,
Commission du havre, 1614, 1877.
Edifices publics, 1998.
Système métrique, 1837.
Traitements des juges, 2023, 2037, 3771, 4060.
Transcontinental National, enquête, 2402.
Télégraphie, service de la, dans le comté de Victoria, 1424, 4365, 5434.
Victoria, service des vapeurs dans le comté de, 5260.

McLean, Angus A. (Queens, I.P.-E.)
Chambre des Communes, représentation à la, 900, 5551.
Confédération, cinquantenaire de la, 1520.
Entrepôt frigorifique, 3725.
Invasion fénienne, vétérans, 3523, 4540.
Pierre, tarif sur la, 3280.
Poisson, transport du, 406.
Pommes de terre, tarif sur les, 3237.
Sénat, représentation au, 5477, 5491, 5498.
Sinistres maritimes, 4735.
Southport, établissement de pisciculture, 3263.
Terreneuve, service de paquebots à, 3067.
Traitements des juges, 3769.

McLean, H. H. (Sunbury et Queens)
Marine marchande, amendement à la loi de la, 1873.
Sydney-nord, commission du havre, 1879.

McLeod, Harry F. (York, N.-B.)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Prospérité du Canada, 5.
Remaniement et représentation, 5.
Agriculture, encouragement à l', 6.
Défense navale, 8.
Divorce, 5070.
Southampton Railway Co., 1542.
St. John Valley Railway Co., 3170.

McMillan, John A. (Glengarry)
Invasion fénienne, vétérans de l', 3532.

McPherson, C., maître de poste, 2922.

McVeigh, U. B., enrégistrement du homestead de, 2919.

Madoc, faillite de la banque, 3353.

Malbaie, service d'hiver à la, 2007.

Maisonneuve, succursale des postes, 465.

Manitoba
Ecoles de, 387.
Terres scolaires, 2921.

Maple Leaf, compagnie de vapeurs, 4476.

Marbre, tarif sur le, 3266.

Marcil, hon. Charles (Bonaventure)
Agriculture, 1755, 3648.
Atlantic, Quebec & Western Railway, 935.
Avignon, bureau de poste, 858.
Baie des Chaleurs, ch. de fer, 376.
Beurre, fabrication du, 3324.
Bonaventure
Agriculture dans, 1755.
Ferme expérimentale à, 376.
Indiens dans, 2588, 2667, 3695, 3703.
Revenu de l'Intérieur, fonctionnaires du, 1492.
Travaux publics, 935, 1426.
Postes, 1772.
Budget, 2889.
Coût de la vie, 2890, 2897.
Développement du Canada, 2891.
Transport, 2892.
Intercolonial, embranchements de l', 2894.
Gaspé, péninsule de, 2899.
Bonnes routes, 2901.
Pêche, industrie de la, 2903.
Cap-Noir, bureau de poste, 738, 2282.
Carleton-centre, postes, 1905, 4195.
Cheval, abattoirs supposés pour la chair de, 3648.
Destitutions, 1234, 1261, 4616.
Duthie-Point, phare à, 738.
Elections, résumé des, 3143.
Français
Documents officiels en, 767, 4616.
Traducteurs, 2004.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 4526, 4552.
Gaspé
Agriculture dans, 1755.
Pétrole, sources de, 3626.
Service de vapeur, 1502, 2552, 3083, 3208, 3881.
Imprimerie Nationale, 767.
Intercolonial, ch. de fer
Nominations, 3101.
Embranchements, 381, 2894, 5309.
Eau, service de l', 2666.
Gares, améliorations aux, 2666.
Journaux, service de, 1328.
Jallet, N., veuve de, 1118.
Juges, traitement des, 3780.
Loteries, 3053, 3628.
Manitoba, les écoles du, 387.
Milice, la, et les processions religieuses, 5566.
Navigation, écoles de, 787.
New-Richmond
Hangar à fret, 2552.
Phare, destitution d'un gardien de, 2555.
Postes, 1772, 2283, 3208.
Pétrole, sources de, 3626.
Port-Daniel, homarderie à, 2640, 3476.
Québec, assistant inspecteur des poids et mesures à, 3475.
Robitaille, maître de poste, 3208.
Saturnia, accident au, 3558.
Sénat, représentation au, 1569.
Shigawake, poste rurale, 1772.
Sorel, chantiers maritimes à, 1033.
Ste-Anne de Restigouche, dragage à, 3263.
Tide-Head, saumonerie à, 1772.
Vente de journaux, service sur les ch. de fer de l'Etat, 1328.

Marcile, Joseph E. (Bagot)
Acton-Vale, postes, 735.
Bagot, postes rurales du comté de, 1775.

Margaree, havre de, 373.

Marine et Pêcheries, crédits du ministère de la, 342, 424-444, 786-801, 1022-1039, 1222-1273, 2512-2549.

Marine, hôpitaux de la, 1272.

Marine marchande, enregistrement de, 791.

Marine marchande du Canada, bills modifiant la loi de la.
Cabotage, privilèges de, 1re lect., 95.
Enquêtes sur sinistres, 1re lect., 4734; 2e lect. et com., 4736; 3e lect., 4813.
Pilotage, 1re lect., 3203; 2e lect., 3783; com., 3783; 3e lect., 3794.
Marine marchande, rés., 1614; 1re lect., 1614; 2e lect. 1683.

Marion Bridge-Woodbine, postes, 1171.

Mariage, lois sur le, 469.

Martin, Médéric (Ste-Marie, Montréal)
Budget, impression en français du, 424.
Chômage à Montréal, 4333.

Martin, William M. (Régina)
Juges, traitements des 3775.
Maple Leaf Steamship Line, 4476.
Naturalisation, 4306.

Meadowville, Toney-Mills, postes, 1679.

Mégantic, édifice public à, 3106.

Meighen, l'hon. Arthur, (Solliciteur général).
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Aliments en franchise, 159.
Bill concernant les grandes routes et le Sénat, 160.
Campbell, Glen, 1942.
Canadian Northern Railway, 3844, 4182-4193, 4199-4255, 4397-4474, 4479-4516, 4562, 4709-4711, 4728-4733, 4831-4841.
Instruments agricoles, droits sur, 1665.
National Transcontinental, enquête, 2185.
Privilège, question de, basée sur comptes rendus de journaux, 1176.
Prudential Life of Canada, 3043.
Sociétés coopératives de crédit, 3800.

Melville, bureau de poste, 3262, 3557, 5431.

"Menace", le journal la. Voir "La Menace" d'Aurora.

Ménard, G., destitution de, 2819.

Merchants and Employers Accident Guarantee Company, bill relatif à la, 1ère lect., 99; 2e lect., 779; com., 1871; 3e lect., 1906. Voir aussi Marine du Canada.

Merner, J. J. (Huron-sud)
Farmers Bank, 4984.

Messageries privilège de, 1067.

Metcalfe, salle d'exercice à, 700,

Mica Schisteux, tarif sur, 3261.

Michaud, Pius (Victoria, N.-B.)
Edmundston
Bureau d'immigration à, 739, 1695.
Edifice public à, 1988.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 465, 498, 1773.
Fonctionnaires du gouvernement dans la politique, 1929.
Grand-Falls-St. John Railway, 384.
Importations des Etats-Unis, 1172.
Intercolonial, wagon particulier sur l', 1067.
National Transcontinental, 2265, 4637.
Nouveau-Brunswick, écoles du, 1000.
Quebec & Saguenay Railway, 4196.
St. John Valley Railway, 3169, 4053, 4197.
Saint-Léonard, agent d'immigration à, 598.
Tobique, réserve indienne de, 1277.

Middleboro, William S. (Grey-nord)
Cales-sèches, 4268.
Dette du Canada, 1170.
Transcontinental National.
Coût du, 1610.
Enquête sur le, 2134.

Milice
Arsenaux, 2921, 4757, 5195.
Automobiles, 858, 2181.
Bateaux, contrats pour, 2717.
Bateaux mus par force motrice, 740.
Budget, 354, 2475, 2482, 3354, 3559-3613, 4748, 5187, 5461.
Amendement Proulx, 5461.
Camps, superficie des, 5205.
Camps, approvisionnements des, 2979.
Cantines, 2552.
Cavalerie, remontes pour, 2668, 2729, 2925.
Champs de tir, 5197.
Colonels honoraires, 1681.
Combats simulés, 854.
Convoi spécial, 859.
Dépenses, 2419.
Dorval, camp de, 1074.
Employés du département, 852.
Ministre de la, en Europe, 469.
Ministre de la, et sir Ian Hamilton, 854.
Ministre de la, et l'Ulster, 1994.
Musiques militaires aux démonstrations politiques, 2283, 3262, 3365, 3475, 4522, 5190, 5198.
Officier commandant la 6ème division, 1868.
Pembroke Lumber Company, réclamation de la, 5211.
Petewawa, agents de la sûreté au camp de, 855.
Placards, 1610, 1683, 2181.
Processions religieuses, la milice et les, 2283, 5190, 5566.
Queenston Heights, pique-nique de, 466.
Salles d'exercice, 2921, 4757, 5196.
Travaux, dépenses pour, 855.

Minerais, traitement des, 1889.

Mines, crédits du ministère des, 1887.

Molloy, John P. (Provencher)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur
Blé en franchise, 297.
Canham, J. E., agent des terres, 1955.
Législature provinciale, emploi des députés de la, 3672.
McFadden, Dr D. H., 696.
Morris, besoin d'un édifice public à, 4379.

Mondou, A. A. (Yamaska)
Intercolonial, embranchements de l', 1821.

Monk, hon. F. D.
Mort de, 3953.
Démission de, 1325.

Montcalm, revenu provenant du tabac dans, 3103.

Montcalm, le steamer, 698.

Montréal
Hôtel Carslake achat de l', 1960, 2179, 2551, 3108, 3475, 4196, 4372.
Cour de circuit, juges de la, 732.
Port
Maître du, 4196, 5379.
Mouillages pour steamers, 2668.
Société de colonisation, 498.
Travaux publics
Ingénieur permanent, 1171, 2554 5432.
Personnel, 1504.

Montréal, bills relatifs aux commissaires du port de
Emprunt, rés., 3794; 1re lect., 3799; 2e lect., 4040; com., 4040; 3e lect., 4047.
Taxes, exemption de, 1re lect. 4705; 2e lect. et com., 5015; 3e lect., 5015; amendements au Sénat, 5552.

Morphy, H. B. (Perth-nord)
Budget, 2905.
Coût de la vie, 2905.
Production du blé, 2910.
Instruction technique, 2912.
Beurre, fabrication du, 3317.
Farmers Bank 4885, 4900.
Fermes expérimentales, 1210.
Fénienne, vétérans de l'invasion, 3529.
Juges, traitements des, 3774.
Naturalisation, 4355-4999.
Pacific Trans-Canada and Hudson Bay Railway Coy., 3064.
Poste rurale, boîtes pour, 5322.
Terre-Neuve, commerce avec, 3078.
Tye, W. P. allocation à la veuve de, 3797.
Vancouver, troubles ouvriers dans l'île de, 1332.

Morrisburg, postes, 1773.

Morris, James, (Châteauguay)
Budget, 2814.
Service naval, 5265.
St-Laurent, barrages dans le, 3474.
Valleyfield, accise à, 3104.

Morrison, dépenses du colonel, 2007.

Moulin Dubois, bureau de poste, 1068.

Murphy, hon. Charles (Russell)
Affaires étrangères, dépt. des, 374.
Baie d'Hudson, le ch. de fer de la, 968.
Canadian Northern Ry., 3409, 4187, 4462.
Chambre des Communes, représentation, 5503.
Compagnies fiduciaires, 1183, 1185.
Coût de la vie, commission sur le, 374.
Français, améliorations sur la rivière des, 1680, 2180.
Galerie nationale des arts, 850.
Gouverneur général, mandats du, 2482.

Murphy, hon. Charles—Suite,
Halifax, têtes de lignes à, 1396.
Haut Commissaire, bureaux du, 329.
Instruction technique, 374.
Imprimerie Nationale, crédits de l', 759-776.
Intercolonial, diminution des rampes sur l', 700.
Metcalfe, salle d'exercice, 700.
New-Westminster, direction des postes à, 374.
Ottawa
Champ de tir, 700.
Douane, 850.
Eau, approvisionnement d', 1826.
Propriétés, achats de, 698.
Salle d'exercice à, 699.
Prescott chantiers maritimes à, 449.
Port-Arthur, élévateur à, 848.
Postes, nominations temporaires aux, 3395.
Privilège, 271.
Secrétaire d'Etat, budget du, 759.
Sécurité en mer, convention, 376.
Service civil, 698.
Service civil, fonds de retraite, 1771.
Service naval 350.
Transcontinental National
Contrats, 1170.
Commission d'enquête sur le, 1867.
Drawbacks sur le, 1393.
Tourbe, expériences, 1892.

Nantel, hon. Wilfrid B. (ministre du Revenu de l'Intérieur)
Accise, 1435, 1482, 5458.
Balances, réglementation 1487.
Destitutions, 1441-1460, 1467-1473, 1492.
Falsifications, loi modifiant la loi des, 1501, 2501, 3520.
Poids et mesures, loi modifiant la loi des, 1424, 1836.
Revenu de l'Intérieur, budget du, 357, 1435-1460, 1461-1501, 2476, 5458.
Tabac, timbres apposés sur le, 1439, 1486.
Vincent, J. U., nomination de 357, 1473, 1495.
Welland, le canal, 968.

Napadogan, camp militaire de, 5205.

Naturalisation et **citoyenneté britannique,** bill relatif à la, 1re lect., 3407; 2e lect., 4296, 4309; com., 4319, 4352, 4712, 4992; 3e lect., 5008, 5015. Voir aussi 1846, 2422.

Navigation
Grands lacs, sur les, 368.
Ecoles de, 786.

Neely, D. B. (Humboldt)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Blé en franchise, 274: amendement proposé, 280.
Grandes routes, améliorations des, 273.
Instruments agricoles
Droits sur, 1645.
Industrie des, 601.
Budget, 2851.
Taxes, 2853.
Blé en franchise, 2855.
Instruments agricoles, 2860.
Industrie de l'acier, 2862.
Marchandises, tarif sur, 2863.

Neely, D. B.—Suite.
Calgary & Edmonton Railway Company, 841.
Campbell, Glen, plainte contre, 1942.
Canadian Northern Railway, 4173, 4246.
Central Western Canada Railway Co., 805, 844.
Destitutions, 1051, 1259.
Elévateurs, têtes de lignes, 1276.
Fonctionnaires (les) du gouvernement et la politique, 1940.
Grains
Bill des, 3739.
Echantillons pour les marchés, 2923.
Inspection des, 1172.
Homesteads, inscriptions de, 598.
Humboldt, inspecteur de homesteads à, 598.
Intercolonial, emploi de R. H. Smith, sur l', 1770.
Manitoba, terres scolaires, 2921.
Marchandises, tarif sur, 980.
Messageries, privilège de franchise, 1067.
Milice, 355, 3605.
Naturalisation, 4314, 4352.
Ressources naturelles, contrôle par les provinces des, 1139.
Saskatchewan, besoin d'édifices publics en, 4380.
Terres fédérales, 3511.
Terres fédérales, destitution d'un agent des, 1940.
Terres scolaires, 3801.
Travail, employés du département du, 691.
Vancouver, situation ouvrière dans l'Ile de, 591.
Volontaires, gratification aux, 1465.
Watrous, directeur de la poste de, 3881.
Windsor, bureau d'immigration, 5217.

Nesbitt, Edward W. (Oxford-nord)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Défense navale, 134.
Amélioration des grandes routes. 135.
Conditions financières, 136.
Tarif, 137.
Coût de la vie, 138.
Blé en franchise, 140.
Transports, 141.
Agriculture, crédits, 1157, 1198, 1753.
Beurre, fabrication du, 2501.
Brantford, édifice public, 857, 912, 5408.
Budget, 2925.
Dépenses, 2926.
Tarif, 2928.
Instruments agricoles, 2931.
Blé en franchise, 2932.
Transports, 2936.
Calgary & Edmonton Railway Company, 838.
Canadian Northern, chemin de fer, 4003, 4486, 4509, 4593.
Compagnies fiduciaires, 1182.
Compagnies de prêts, 4899.
Farmers Bank, 4970.
Immigration, 1713.
Imprimeur du Roi, nomination de l', 774.
Inspection des vaches, 1753.
Instruments agricoles, tarif sur, 3292.
McCleary Manufacturing Co., 1275.
Milice, 3610.
Postes, livraison, 2110, 2111.
Postes, service ambulant, 2500.
Postes rurales, 5321.

Nesbitt, Edward W.—Suite.
Salles d'exercices, 1980.
Tarif, 3256, 3301.
Toronto, Niagara & Western Railway Co., 3638.
Tourbe, expériences avec, 1890.

New Glasgow
Intercolonial
Levés topographiques, 3347.
Service des trains, 938.
Salle d'exercices, 737.

New Harbour, brise-lames, 384, 2923.

Newmarket, canal, 4550.

Newport, employées de douane, 933, 1070, 1397.

New Richmond
Gardien de phare, renvoi de, 2555.
Hangar à marchandises, 2552.
Postes rurales, 1772, 2283, 3208.

New Westminster, charge de maître de poste, 374.

Niagara Falls, postes, 2110.

Nickle, William F. (Kingston)
Canadian Northern, chemin de fer, 3861.
Farmers Bank, 3689.
Kingston, pénitencier, 4687-4695.
Peine de mort, 523.
Prudential Life of Canada, 3040, 3639.

Nicholson, Donald (Queens)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général,
Coût de la vie, 127.
Réciprocité, 127.
Redistribution de la représentation, 129.

Niobe, équipage, 1072.

North Riverside, maître de poste, 2817, 3364, 3670, 4196.

Northrup, William B. (East Hastings)
Réforme du divorce, 861, 5069.

North Shore-Hubbards, service postal, 602.

North Sydney, bill concernant les commissaires du port de, 1613, 1614, 1877, 1907.

Norton Creek, creusage de, 5217.

Nouvelle-Ecosse
Agents d'immigration, 1771.
Lots riverains, 1071.
Marché d'Ontario pour le charbon, 385.

O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038.

Observations astronomiques, 4332.

Octrois de terres aux chemins de fer, 2008, 5216.

Oeillets, tarif sur les, 3191.

Oka, receveuse des postes, 3622, 3666, 3693.

Oliver, hon. Frank (Edmonton)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.

Oliver, hon. Frank—Suite.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général—*Suite.*
Agriculture, 85, 89.
Transports, 89.
Conditions du travail, 87.
Coût de la vie 92.
Banques et commerce de banque, 92.
Défense navale, 93.
Blé en franchise, 280.
Agriculture, droits sur instruments agricoles, 1671.
Annonces frauduleuses, 3631.
Athabaska-Landing et Fort-McMurray, ligne télégraphique, 372.
Atlin Railway Company, 2511.
Bad-Throat, pouvoirs hydrauliques de la rivière, 2005.
Baie d'Hudson, têtes de lignes 713, 1266, 4646.
Beurre, fabrication du, 3315.
Calgary & Edmonton Railway Company, 838.
Canadian Northern, ch. de fer, 3477, 3941, 4258, 4414-4474, 4482-4516, 4596 (am.), 4727, 4730, 4732.
Central Western Canada Railway Company, 805, 843.
Chambre des communes, bureau de distribution, 1860.
Charbon pour dragues, 2178.
Chemin de fer de la Colombie-Britannique à l'Alaska, 1959.
Chemins de fer, chartes, 3094, 3097.
Chemins de fer, passages à niveau, 4129.
Chenilles, fléau des, 1187.
Choléra des porcs, 3327.
Cigarettes, prohibition des, 1552.
Commerce asiatique, 930, 5226.
Commission de conservation, 754.
Destitutions, 339, 1240, 1722.
Douaniers, 446.
Dunvegan, télégraphe de, 855.
Eaux navigables pollution des, 1829.
Edmonton et Fort-George, service postal, 934.
Edmonton, salle d'exercice, 372.
Edson et Grand-Prairie, service postal, 388.
Expédition Steffansson, 370.
Expositions, 1765.
Ficelle d'engerbage, 1684.
Fletcher, emploi de, 370.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 655, 740 778.
Gimli, patente de terre, 1425.
Grains
Bill, 3314 3735.
Elévateurs, 1724-1744.
Grand-Rapids, bail hydraulique, 1426.
Haut commissaire, bureau du, 329.
Immigration, 1689, 4232.
Asiatique 368, 1279, 5402.
Déportations, 934, 1689, 1718.
Etats-Unis, 1691, 1719.
Européenne, 600, 1719, 4337.
Hindoue, 4196, 4306, 4394, 4478, 4551, 4706, 4738, 4743, 4899, 5141.
Règlements, 368, 369, 4332.
Sans-Travail, les, 4335, 5401.
Statistiques, 370.
Indiens
Colombie-Britannique, réserves, 5399.
Ecoles, 2511, 3643, 3694.

Oliver, hon. Frank—Suite.
Indiens—*Suite.*
Kitsilano, 369, 697, 966.
Installations frigorifiques, 3725, 4350.
Invasion fénienne, vétérans, 600, 4522.
Irrigation, 3647, 3763.
Kamloops
Edifice public, 1069.
Salle d'exercice, 1395.
Karluk, steamer, 851, 2373, 4739.
Lignes télégraphiques, 5433.
Milice, 5193.
National Transcontinental, enquête, 2294.
Naturalisation, 4306, 4319, 4996.
Pacific, Trans-Canada & Hudson Bay Railway Company, 3093, 3464.
Parcs publics de l'Etat, 4328.
Patentes, renouvellement de, 1746, 3061.
Patentes de terres, 3264.
Peine capitale, 535.
Petit Lac des Esclaves, dragage, 5427.
Police à cheval, 749, 5151.
Pollution des eaux navigables, 1829.
Ponts de chemins de fer (les) et le trafic des grandes routes, 4057.
Postes
Service de l'Ouest, 3795.
Service sur l'Atlantique, 5256.
Taux entre la Grande-Bretagne et le Canada, 3391.
Prince Edward & Hastings Railway Co., 3064.
Rainy River Radial Railway Co., 3094.
Rébellion, réclamations, 5155.
Réserves forestières, 3674, 3715, 4328.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1144.
Sables bitumineux, gisements de, 1897.
St-Pierre, réserve indienne, 372, 500, 600, 934.
San Francisco, exposition, 1765.
Semences, bill d'inspection des, 4346.
Sénat, représentation, 1563, 5485.
Service civil, assurance, 1960.
Service naval, 347-354.
Système métrique, 1832.
Tarif, 3191, 3280, 4520, 5555.
Taux de fret, 982, 992, 2301, 3127.
Taux de fret dans l'Ouest, 2006.
Tempérance, loi de, 1844, 3752.
Terres fédérales, 3484, 3673, 5006, 5074.
Décrets du conseil, 4896.
Terres non patentées, taxation de, 2013.
Transports, 3127.
Travaux publics, crédits, 4381, 5426.
W. C. Edwards Company, 3637.
White-Water, lac, 1395.
Yukon, placers miniers du, 4138.

Ontario Equipment Company, 734.

Ontario Fire Insurance Company, 4477, 4895.

Or et argent en feuille, tarif sur, 3285.

Orateur (hon. T. S. Sproule), décisions et déclarations de. Voir aussi procédure parlementaire.
Affaires du gouvernement les jeudis, 740.
Amendement augmentant octroi d'argent hors d'ordre, 4128.
Amendements, allégations de fait dans, 4854.

Orateur (hon. T. S. Sproule)—Suite.
Articles de journaux, irrégulier de s'en servir pour baser des accusations, 740.
Avis anticipés sur feuilleton, 921.
Avis de motions doivent être pris suivant leur ordre régulier, 1427.
Bills
Bills de divorce, droit des Communes d'entendre témoignage, 5064.
Sur motion de référer rapport, preuve n'est pas discutable, 5069.
Bill de la marine marchande doit être présenté par résolution, 779.
Certains amendements irréguliers, 5222.
Doivent être lus une seconde fois avant renvoi à comité permanent, 1833.
Limite de débat à seconde lecture, 1185.
Matières étrangères non discutables à troisième lecture, 5089.
Motion d'ajournement sur question de privilège, 1175.
Pas de débat sur motion pour première lecture, 648.
Sur amendement, discussion doit être limitée à cet amendement, 4828.
Sur présentation, peuvent être expliqués, mais non discutés, 3203.
Sur amendement du Sénat, discussion générale non permise, 5078.
"Boozarium", expression non parlementaire, 2183.
Chambre des Communes
Bibliothèque et salle de lecture, fermeture de, 4395.
Bureau de poste, 3393.
Papeterie, 1435.
Personnel, nominations, 99, 421, 2816, 5459-5461.
Citation de preuve non rapportée à la Chambre est irrégulière, 1409.
Clôture de débat sur motions substantives, 489, 1434.
Comité de subsides sans question posée; interprétation de la règle, 324, 539, 549, 550.
Déclaration affectant un ex-représentant n'est pas une question de privilège, 3615.
Extraits non lus ne doivent pas être consignés, 2829.
Imputation de motifs non convenables au gouvernement n'est pas parlementaire, 2106.
Jallet, N., veuve de, 1119.
Manquer de respect en parlant du Sénat n'est pas permis, 2722.
Membre de la Chambre s'abstenant de voter, 2117.
Ordre dans la Chambre, 4552, 4593, 4596.
Ordres du jour, questions discutables ne sont pas admissibles sur, 502, 538, 4396.
Pétition rejetée, 2978.
Privilège, questions de, 372, 740, 1178, 2113, 2182, 3615.
Questions
Déclarations de fait, 4742.
Irrégulières, 2114, 2182, 2717, 4812.
Sans avis, 300, 501, 502, 538.
Rapport inexact n'est pas une question de privilège, 3615.

Orateur (hon. T. S. Sproule)—Suite.
Réponse du ministre doit être acceptée, 740.
Réponses aux questions
Discussion de, 912.
Longues réponses, 1113, 1114.

Ottawa,
Achats de propriétés, 698.
Commission d'amélioration, 731.
Commission dite "Capital Planing", 2485, 5387.
Douane, 850, 2179.
Edifices publics, 1607, 1964-1980, 4377, 4385.
Fourniture du charbon, 4386.
Fourniture de l'eau, 332, 1395, 1826, 1971, 4387.
Loyers, 2554, 2639, 2666.
Ottawa en tant que capitale, 1971-1980.
Protection contre les incendies, 1396.
Salle d'exercices, 699.
Tir à la cible, 700.

Ottawa, gardiens de phares de la rivière, 602.

Ouvriers métallurgiques, 1170.

Owen Sound, postes, 2110.

Pacaud, Lucien T. (Mégantic)
Canadian Northern, chemin de fer, 4152.
Destitutions, 1456.

Pacifique, forces défensives sur le, 1834.

Panama, canal de, 3057.
Effet sur les taux canadiens, 3670.

Papineau, Louis J. (Beauharnois)
Dragage à Valleyfield, 3139.

Paquet, Eugène (L'Islet)
Agriculture, 1199.
Immigration, 1505, 1717.
Service postal, 4023.

Paradis, L., inspecteur de station de fumigation, 2978.

Pardee, Frederick F. (Lambton-ouest)
Brantford, édifice public, 919.
Canadian Northern, chemin de fer, 4125, 4210, 4244.
Colis postaux, 1426.
Commissaires du commerce, 929.
Farmers Bank, 5103.
Ferguson, G. H., nomination de, 2007.
Grains, commission des, 2488.
Lac Erié, service des bouées, 2640.
Milice, 737, 2419, 3589.
Ministre (le) de la Milice et l'Ulster, 1993.
Newmarket, canal, 4550.
Pétrole, exportation du, 3627.
Salles d'exercices, 1981.
Tarif, 3267.
Toronto, port, 851.

Parent, destitution de l'ingénieur, 5432.

Paris, bureau du Commissaire à, 5152.

Paturages. Voir Homesteads.

Payne, Steven, emploi de, 1682.

Pêcheries
Commission de consultation, 367, 736, 2512.
Crustacés, commission des, 700.
Eperlan, permis de pêche, 2282, 2517.
Expositions, 2545.
Hareng, 2552.
Homards,
Oeuvés, 856.
Permis, 855.
Règlements, 362, 5376.
Industrie, 5467.
Limites de pêche, règlements concernant les, 1273.
Médecins, soins de, 439.
Modus vivendi
Permis, 1680.
Violations, 1680.
Nouveau-Brunswick, réclamations, 2486.
Ontario, juridiction, 2008.
Piscifactures, 2545.
Poisson mariné. Voir aussi Pêcheries, bills modifiant la Loi des.
Protection, service de, 2543.
Réduction, ouvrages de, 1773, 2180, 2282.
Salaison du poisson, expert, 599.
Statistique, 1068, 1426, 2517, 5381.
Transport, 396, 937, 1168, 1274, 2519, 3081, 5259.

Pêcheries, bills modifiant la Loi des
Consolidation, 1ère lect., 831; 2e lect., 1221; renvoi à com. permanent, 1221; com., 1879, 1907; 3e lect., 2497.
Inspection du poisson mariné. Résolution, 3616; 1ère lect., 3621; 2e lect., 3621; com., 4617; 3e lect., 4619.

Pedley, F., affaire, 856.

Peine de mort, abolition de la, 4, 508, 1812, 4697.

Pelée, subvention du steamer de l'île, 5228.

Pelletier, hon., dépenses de, 1172.

Pelletier, hon. L. P., (ministre des postes)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Destitutions, 213.
Redistribution de représentation, 214.
Transports, 216, 219.
United Shoe Machinery Co., 218.
Elections partielles, 220.
Aliments en franchise, 223.
Défense navale, 224.
Colis postanx, 226.
Baie Georgienne, canal de la, 3111.
Canadian Northern, chemin de fer, 4816.
Chambre des Communes
Bureau de poste, 421.
Traduction française, 769, 772, 1864.
Représentation, 895, 5507.
Divorce, bills de, 5067.
Empress of Ireland, perte de, 4737, 4897.
Expositions, 1765.
Farmers Bank, 4925.
Haut commissaire, bureau du, 1851.
Intercolonial, chemin de fer, installations à Rivière du Loup, 5157.
Lafontaine, M., représentant du Canada aux expositions, 1765.
Lemieux, hon. R., voyage en Asie, 739.
Lévis, station de quarantaine, 1162.
Monk, hon. F. D., mort de, 3954.

Pelletier, hon. L. P.—Suite.
National Transcontinental, chemin de fer, 4645, 4646.
Têtes de ligne à Québec, 5030, 5037, 5158-5162.
Oka, receveuse des postes, 3666.
Pilotage, 3792.
Postes
Amendement à la Loi des Postes, 2493, 3377, 5222, 5261, 5551.
Automobiles, 5319, 5335, 5453, 5553.
Crédits, 360, 2476, 3733, 3795, 3802, 4014, 5318, 5441.
Colis postaux, 226, 5441.
Destitutions dans les townships de l'Est, 3804, 5452.
Employés et salaires, 360, 2491, 3376.
Facteurs (les) et les tramways électriques, 3404.
Franchise postale, privilège de, 1017, 3379.
Journaux, tarif, 3390, 3400, 5222, 5261.
Lettres, enregistrement, 3378.
Magazines anglais, tarif, 3386.
Poste rurale
Boîtes, 5322.
Service, 2476, 4022, 5441, 5552.
Publications indécentes, 3392.
Rapports soi-disant incomplets, 3795, 5334.
Service ambulant, ch. de fer, 2497, 3396, 3733, 5552.
Service sur l'Atlantique, 99, 5245.
Service transatlantique, 618, 1723.
Québec
Commission des champs de bataille, 4289.
Station de quarantaine, 1162.
Rapports soi-disant incomplets, 2476.
Sénat, représentation, 5491.
Service civil, nominations, 1221.
Service naval, 456, 5350.
Truro, bureau de poste, 2000.
Vincent, J. U., nomination de, 1497.
Votants, listes de, 2485.

Pembroke
Salle d'exercice, 5384.

Pensions de vieillesse, 1398.

Perley, hon. G. H., voyage à Londres, 4813.

Perley, hon. G. H. (Argenteuil)
Compagnies fiduciaires, 831.
Compagnies de prêts, 1016.
Finances, crédits, 757.
Ottawa, commission d'amélioration, 1979.
Union Life Insurance Co., 758, 969.

Petite Rivière de l'Est, brise-lames, 373.

Pétrole, exportation du. Voir Exportations.

Pictou
Banque, 1777.
Bureaux de poste, 1071.
Edifice public, 848.
Facteur, 601.
Poste rurale, 1072.
Transport des postes, 1770, 1906, 2005.

Pierre, tarif sur la, 3266. Voir aussi Brantford, édifice public.

Pilotage
Agent, 1278.

Pilotage—Suite.
Montréal, 1171.
Saint-Laurent, 855, 1031, 3783.
Voir marine marchande, bill modifiant la loi de la.

Pilotes, surintendants de, 698.

Plainfield, bureau de poste, 2112.

Plantagenet, poste rurale, 2979.

Poids et mesures, bill modifiant la loi des, 1re lect., 1424; 2e lect., 1836; com., 1836; 3e lect., 1839.

Poids et mesures, inspection des, 2717.

Pointe-Fortune, quai, 3557.

Police à cheval du Nord-Ouest, 2667.

Pollution des eaux navigables, bill concernant la, 1re lect., 4; 2e lect., 1833; renvoi à com. permanent, 1833.
Voir aussi 1823, 2002, 2109.

Pommes de terre
Embargo aux Etats-Unis, 777.
Tarif, 3209.

Port-Arthur, élévateur de l'Etat, 848.

Port-Colborne, élévateur, 3137.

Port-Daniel, homarderie, 2640, 3476.

Port-Hood, quai public, 373.

Port-Maitland, bureau de poste, 2005.

Postes, bill modifiant la loi des, rés., 2493; 1re lect., 2497; 2e lect., 3326; com., 3377; 3e lect., 3406; amendements du Sénat, 5222, 5261, 5551, 5568.

Portneuf
Bureaux de poste du comté, 1770.
Gardien de phare, 1278, 3672.

Ports,
Commissaires, 1503.
Contrôle fédéral, 2504.

Postes
Automobiles, 3264, 5319, 5453.
Boîtes à lettres, 2476.
Cadenas de sacs de dépêches, 373, 498, 735.
Caisses d'épargne, intérêt, 5390.
Contrats annulés, 737.
Crédits, 360, 2476, 3733, 3795, 3802, 4010, 5318.
Facteurs, transport sur tramways, 3404.
Magazines anglais, affranchissement de, 2423.
Postes rurales. Voir ce titre.
Postes et bibliothèques rurales, 935.
Salaires. Voir Service Civil, bill modifiant la Loi du.

Postes, service ambulant sur chemins de fer. Voir Bill modifiant la Loi du Service Civil.

Postes Transatlantiques, service des, 99, 396, 606, 1723, 3058, 3382, 5219, 5233.

Poulsen, télégraphie sans fil, 2818, 5437, 5440.

Pourboires, bill concernant les, Voir Commissions secrètes.

Pouvoirs hydrauliques, 3481, 4330. Voir aussi Trent, canal.

Power, William (Québec-ouest)
Transcontinental National, enquête, 2356.

Prescott, postes du comté de, 3107.

Président et sous-président, décisions rendues.
Acceptation de déclarations de députés, 2535.
Crédits, bien que non imprimés en français, peuvent être considérés, 424.

Prêteurs d'argent, bill modifiant la loi sur les, 1ère lect., 212.

Primes sur acier.. Voir Fer et Acier.

Prisons, réforme des, 4693, 4703.

Prisons et écoles de réforme, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 3557; 2e lect., 3627; com., 3627; 3e lect., 3627.

Privilège, questions de
Aikins, M., 4064.
Armstrong, M. J. A. M., 3265.
Best, M., 3266.
Burnham, M., 3209.
Chisholm M. W., 2185, 5142.
Crothers, M., 741.
Devlin, M., 1174.
Fisher, M., 3265.
Hughes, M. Sam., 2183.
Knowles, M., 3615.
Lachance, M., 1869.
Law, M., 361.
Lemieux, M., 739.
Lespérance, M., 133.
Macdonald, M., 3313.
Murphy, M., 271.
Pardee, M., 2183.
Rhodes, M., 3266.
Smith, M., 3265.
Sutherland, M., 3265.
Turriff, M., 2668.
Walker, M., 3265.
Wilson, M. C. A., 2113.

Procédure parlementaire
Voir aussi Orateur.
Bills de divorce ,impression de dépositions en français, 5064.
Budget non imprimé en français, considération de, 424.
Déclarations affectant les ex-représentants, comme questions de privilège, 1174-1180.
Droit de réponse, sur motion d'ajournement, 547.
Jeudis, besogne du gouvernement, 730.
Longues réponses aux questions, 1113.
Marine marchande, bill concernant la, 779.
Motifs non convenables, imputation de, 2106.
Questions de privilège, 361, 740, 1178, 2113, 2183, 3615.
Questions sans avis, 300, 500, 502, 538.

Procédure parlementaire—Suite.
Questions supprimées comme inconvenantes et frivoles; appel, 2115; vote, 2116.
Sénat, amendements, 5078, 5223.
Subsides, comité de, sans question posée, 324, 536, 741.
Subsides, résolutions, acceptation en bloc, 2491.

Proulx, Edmond (Prescott)
Canadian-Northern, ch. de fer, 4228.
Carson, câblogramme à sir Edward, 2182, 2283.
Collège militaire royal, 3362.
Edifices publics, loyers d', 1997.
Farmers Bank, 4984.
Foin, contrats de, 1068.
Healy, M., renvoi de, 5461.
Impressions et annonces du gouvernement, 765.
Juges, traitements des, 2032-4058.
Mariage, lois, 469.
"Menace", journal, 3206.
Milice
Automobiles, 852, 2181.
Cantines, 2552.
Combat simulé, 854.
Crédits, 3576, 3580, 5461 (am.)
Don de cheval, 854.
Employés, 852.
Réparations de wagon particulier, 853.
Train spécial, 854.
Ministre de la Milice en Europe, 469.
Ministres, dépenses de voyage des, 639.
O'Brien, A. H., mise à la retraite de, 2038, 2045.
Peine de mort, 532.
Plantagenet, poste rurale, 2979.
Potts, A., paiements à, 389.
Prescott, postes du comté de, 3107.
Queenstown-Heights, pique-nique, 466.
Saint-Antoine de Le-Pas, Sœurs de Charité de, 1748.
Selkirk, colons de lord, 3362.
Sénat, représentation, 5491.
Service civil, 4628.
Société de colonisation de Montréal, 498.
Traducteurs français, 5461.
Vancouver, salle d'exercice, 381, 934, 1070, 1171.
Vancouver, résolution Home Rule de la loge orangiste de, 2921.

Provinces maritimes, service des postes dans les, 174, 212.

Prudential Life of Canada, 3040. Voir aussi bills privés.

Pugsley, hon. William (St-Jean)
Cales sèches, subventions, 4266.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4202, 4216, 4233, 4396-4174, 4479-4514, 4572, 4820-4841.
Chambre des communes, représentation, 5499.
Commerce asiatique, développement du, 5225.
Coût de la vie, 5568.
Grand-Tronc-Pacifique, ch. de fer, 5021.
Hampton, emplacement édifice public, 4369.
Intercolonial, ch. de fer
Crédits, 5060.
Embranchements, 5301.

Pugsley, hon. William—Suite.
Intercolonial, ch. de fer—*Suite.*
Ocean Limited, 4812, 5073.
Milice, 5206.
National Transcontinental, ch. de fer, 4353-4644, 5039, 5222, 5261 (am.).
Naturalisation, 5008.
Pelée, service de steamer de l'île, 5228.
Postes sur l'Atlantique, service des, 5240.
Saint-Jean
Dragage, 5414.
Service ch. de fer et steamer, 5240.
St. John Valley, ponts du ch. de fer, 4197.
Sénat, représentation, 5482, 5491, 5497.
Service civil, retraites, 5561.
Tarif, 4513.

Quais, revenus provenant des, 388.

Québec (ville)
Achats de terrains, 1503.
Agence de marine, 3143.
Arsenal, 5217.
Commission des champs de bataille, 1868, 1869. Voir aussi champs de bataille nationaux à Québec.
Gare Union, 2004.
Pont, 4646, 4740, 5219, 5296.
Poids et mesures, inspecteur-adjoint, 3475.
Port
Maître de port, 5218.
Outillage du port, 2925, 3204, 3557.
Procureur commission du port, 1681, 2372.
Quarantaine, employés de, 373.

Québec, bill concernant les commissaires du port de, rés., 3794; 1re lect., 3799; 2e lect., 4047; com., 4047; 3e lect., 4062.

Québec-Lévis, postes, 2372.

Québec et Saguenay, ch. de fer, 4196, 4228, 4739.

Queenston-Heights, pique-nique, 466.

Radium, minerais, 1772, 1900.

Rainville, Joseph H. (Chambly et Verchères)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Franchise du blé, 304.
Immigration, 307.
Agriculture, aide à l', 307.
Amélioration des grandes routes, 309.
Installations frigorifiques, 310.
Coût de la vie, 310.
Service civil, 1450.

Ranches et paturages, commission de, 602, 2665.

Recensement, 882, 1000.

Réciprocité avec les Etats-Unis, 10, 123, 127, 314.

Red-Head, port, 933.

Redistribution de représentation. Voir Chambre des communes.

Registres des départements, commission des, 5150.

Reid, hon. J. D. (ministre des Douanes)
Alert, steamer, 362, 499.

Reid, hon. J. D.—Suite.
Baie d'Hudson, chemin de fer de la, 2056, 4646-4653, 4659.
Canaux, 2050, 3109, 3136, 4339, 5297.
Chambre des Communes, représentation, 5499, 5551.
Chemins de fer et Canaux, crédits, 462, 2050, 3109-3142, 4337-4345, 5124-5138, 5295.
Chemins de fer, passages à niveau, 4068, 4128, 4197, 4344.
Chemins de fer de l'Etat, réclamations se rapportant aux, 2002, 2506.
Colpitts, G. A., affaire, 477.
Douanes, crédits, 422, 436, 445-462, 1009-1016, 1046-1059, 2487.
Ile du Prince-Edouard, chemin de fer, 2055, 4666.
Intercolonial, chemin de fer
Administration, 3415.
Crédits, 3332, 4343, 5045.
Embranchements, 5308.
Killaim, A. E., mise à la retraite de, 1810.
Ocean Limited, 5073.
Pension, fonds de, 5554.
Labrador, Québec et Sud, chemin de fer, 3097, 4656.
National Transcontinental
Crédits, 4635-4646, 5155, 5295.
Déclaration ministérielle, 2057.
Raccordement avec Montréal, 5315.
Section de l'Est, 5222.
Pétrole, exportation du, 1018.
Pont de Québec, 5296.
Rapports soi-disant incomplets, 5146.
St. John Valley, chemin de fer, 3084. Ponts, 4052, 4130, 4197.
Saint-Pierre, canal, 3109, 3142, 4663.
Scories basiques, 669.
Southampton Railway Company, 1541.
Toronto, têtes de ligne, 3951.
Trent, canal,
Construction, 4340.
Enquête, 5179.
Welland, canal, 3109, 3134.
Winnipeg, têtes de ligne, 3615, 3720.

Reid, Jas. (Restigouche)
Taux de wagons sur l'Intercolonial, 371.

Rennes, troupeau de, 4332.

Représentation parlementaire. Voir Chambre des Communes et Sénat.

Représentation proportionnelle, 643, 648, 888, 897, 5477.

Réserves et parcs de l'Etat, bill modifiant la Loi des, 1ère lect., 2369; 2e lect., 3674; com., 3674, 3715; 3e lect., 3720. Voir aussi, 4328.

Ressources naturelles, contrôle par les provinces des, 1119, 1136.

Rhodes, Edgar N. (Cumberland)
Chambre des Communes, représentation, 5516, 5527.
Champs de bataille, conservation des, 4293.
Destitutions, 1056.
Douanes, nominations, 1015.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 458.
Fort Cumberland, restauration du, 4363.

Rhodes, Edgar N.—Suite.
Invasion fénienne, vétérans, 4536.
Privilège, 3266.
Sénat, représentation, 5496.

Richibouctou, équipe de sauvetage, 701.

Richmond, travaux publics du comté de, 600.

Richmond & Wolfe, édifices publics, 1774, 4476.

Riendeau S., emploi de, 1168.

Rigaud, bureau de poste, 466, 3801, 4195.
Quai, 467, 603.

Rimouski
Achat de terrain, 1776.
Assurance, compagnie d', 4895, 4991.
Douanes, 2111.
Ingénieurs, 2178, 4195.
Port, 2112, 2178.
Services de médecin, 2112.

Robb, James A. (Huntingdon)
Achats de bétail, 495.
Brome, station expérimentale de laiterie, 1164.
Budget, 2768.
Agriculture, 2768.
Tarif, 2769.
Produits de la laiterie, 2771.
Chevaux, élevage, 495.
Destitutions, 455.
Explosifs, fabrication des, 1896.
Grains, loi des, 3746.
Norton-Creek, 5217.
Service naval, 5354.
Transports, 3134.
Valleyfield
Dragage, 3140.
Quai, 5424.

Robidoux, Ferdinand (Kent, N.-B.)
Commission de consultation de pêcheries, 2528.

Robitaille, maître de poste, 3208.

Roche, hon. W. J. (ministre de l'Intérieur)
Bisons, troupeau de, 4332.
Campbell, Glen, accusations contre, 653, 1945.
Club Alpin du Canada, 4332.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 653, 1923.
Grains de semence, 5400.
Immigration
Agences, 1705.
Asiatique, 1314, 4394.
Bulgare, 4742.
Chinoise, 5402.
Crédits, 1688-1723, 4333, 5400.
Etats-Unis, 1702.
Hindoue, 4706, 4738, 4745, 5141, 5402.
Inscriptions de homesteads par immigrants européens, 1702, 4336.
Inspection, 1510.
Italienne, 1711.
Provinces maritimes, im. aux, 5401.
Résultats de politique d'immigration, 1688, 1702.
Russe, 4742.
Intérieur, crédits du département de l', 356, 1923, 2475, 2484, 4328.

Roche, hon. W. J.—Suite.
Irrigation, 3759, 4331.
Levés hydrauliques, 4330.
Observations astronomiques, 4332.
Pétrole, droits, 1021.
Rennes, troupeau de, 4332.
Réserves forestières, 3674, 3715, 4328.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1131.
Sauvages, amendement à la loi des, 1905, 2508, 3643, 3694, 5015.
Sauvages
Colombie-Britannique, 2596, 5399.
En général, 445, 2598.
Nouvelle-Ecosse, 2591-2594, 5399.
Ontario et Québec, 2588-2591.
Provinces et Territoires du Nord-Ouest, 2595, 5399.
Saint-Pierre, réserve indienne, 500.
Terres non patentées, taxation de, 2013.
Terres fédérales, amendement à la loi des, 3406, 3496, 3520, 3673.
Terres et parcs de l'Etat, 1923-1959.
Ordres en conseil approuvés, 4895.
Volontaires, primes aux, 1463, 1687.
Yukon, gouvernement du, 1922.
Yukon, loi des placers miniers du, 4030, 4137.

Rocky-Point, quai, 3265, 3476.

Rogers, hon. Robert (ministre des Travaux publics)
Baie Georgienne, canal de la, 1102, 1815.
Brantford, édifice public, 913.
Cales sèches, subventions, 4132, 4266.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4598, 4731.
Canning, édifice public, 5417.
Chambre des Communes, représentation, 5420.
Ewart, D., architecte en chef, 5421.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 658, 778, 1934.
Grand-Tronc-Pacifique, grève des ateliers, 5223.
Hôtel Carslake, achat de, 4197.
National Transcontinental, 5267.
Travaux publics, crédits
Divers, 5428.
Dragage, 5414, 5425.
Edifices publics, 1607, 1964-1981, 4362-4394, 5408-5423.
Glissoires et estacades, 5423.
Ports et rivières, 4387-4393, 5404, 5423, 5425.
Salaires, 360.
Télégraphes, 2487, 5427-5436.

Ross, Duncan C. (Middlesex-ouest)
Construction de navires au Canada, 440.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4552.
Farmers Bank, 3688, 5107.
Indiens Muncey, 2592.

Rosthern,
Agent des terres, 602.
Percepteur des douanes, 602, 1045.

Roy, J. N., emploi de, 732.

Sainte-Anne de la Pocatière
Ferme expérimentale, 378.
Quai, 2178.

Sainte-Anne des Monts, quai, 2817.

Sainte-Anne de Restigouche, dragage, 3263.

Saint-Armand, postes, 3363.

Sainte-Brigitte, postes, 935.

Saint-Casimir, bureau de poste, 378, 699.

Saint-David de Lévis, maître de poste, 4551, 4740.

Saint-Esprit, gardien de phare, 498.

Saint-Hyacinthe, postes, 2110.

Saint-Jérôme, quai, 3265.

Saint-Jean (N.-B.)
Douane, 1394.
Employés de marine, 2004.
Port, 1394, 1773, 4266-4288.

Saint-Jean et Québec, chemin de fer, 2668, 2924, 3144, 3169.

Saint-Jean et Québec, bill concernant les ponts du chemin de fer, rés., 4052; 1ère lect., 4058; 2e lect., 4130; com., 4130, 4197; 3e lect., 4266.

Saint-Jean et Iberville
Pont, 2819.
Poste rurale, 386.

Saint-Jean, (Qué.)
Percepteur des douanes, 935.
Perçepteur du Revenu de l'Intérieur, 1070.

Saint-Joseph de Sorel
Bureau de poste, 601.
Emploi de L. E. Trempe, 1502, 1775.

Saint-Laurent, fleuve,
Accidents, 3410, 3558, 3784.
Brise-glaces, 1034.
Chenal des navires, 1023-1039.
Digues, 3474.
Remorqueurs, chaudières, 1427.
Taux, 1023, 1029.

Saint-Léonard, agent d'immigration, 598.

Sainte-Perpétue, inspecteur de substances alimentaires, 378.

Saint-Pierre
Canal, 1069, 3045, 3110, 3142, 4663.
Réserve indienne, 374, 500, 600, 934.

Saint-Roch des Aulnaies, employé d'accise, 378.

Saint-Romuald, bureau de poste, 849, 4195.

Saint-Théodore d'Acton, poste rurale, 735.

Sables bitumineux, gisements de, 1898.

Sackville, quai public, 597.

Salles d'exercices. Voir aussi Milice, crédits de la, 698, 737, 1980, 1993, 4385, 4756.

Sanction Royale, 2489, 2496, 4475, 4503.

San Francisco, exposition. Voir Expositions.

Sault Sainte-Marie, postes, 2110.

Schaffner, F. L. (Souris)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Délégation de cultivateurs, 110.
Elections partielles, 111.
Frontières du Manitoba, 112.
Transports, 113.
Agriculture, 114.
Coût de la vie, 115.
Défense navale, 116.
Destitutions, 1238.
Elévateurs de points terminaux, 1735.
Naturalisation, 4716.
Ressources naturelles, contrôle provincial des, 1137.
Taux de fret, 985.

Secrétariat d'Etat, crédits, 759, 1844-1864.

Scories basiques, droits sur, 468, 539, 660.
Amendement Emmerson, 668.

Séguin, Paul A. (L'Assomption)
Baie d'Hudson, chemin de fer, 5219.
Chambre des Communes, représentation, 5510.
Dorion, dragage à, 468.
Joliette, édifice public, 1071.
L'Assomption, quai, 2373.
Soulanges, canal, 2284, 2371.
Tabac, revenus, 3103.
Terrebonne, maître de poste, 1067.

Seigneuries de la province de Québec, 596.

Selkirk (lord), colons de, 3362.

Sénat, bill concernant les employés du, 4893.

Sénat, réforme du, 1564, 5474.

Sénat, représentation. Adresse au Roi. Rés., 5469; com., 5482. Amendement du Sénat, 5568, 5570.

Sénat, bills concernant la représentation,
Alberta. Rés., 1569; 1ère lect., 1569.
Colombie-Britannique. Rés., 3675; 1ère lect., 3678.
Manitoba. Rés., 1554. 1ère lect., 1569. Voir aussi 2003.
Saskatchewan. Rés., 1569; 1ère lect., 1569.

Sénateur Canadien-Français pour Ontario, 386.

Service Civil
Commission, 731.
Nominations, 698, 1221.
Retraites, 1771.

Service Civil, bill modifiant la Loi du, (Postes). Rés., 2491; 1ère lect., 2497; 2e lect., 3326; com., 3375; 3e lect., 3377, 3406.

Service Civil, bill modifiant les lois du, rés., 4619; 1ère lect., 4634.

Service Civil, bill d'assurance du, rés., 1834; 1ère lect., 1835; 2e lect., 1960; com., 1960; 3e lect., 1964.

Service Civil, bill concernant les retraites, rés., 5556; 1ère lect., 5566.

Service de Poste rurale, 386, 5321, 5436, 5552.

Service Naval, département du, 5335.
Crédits, 342-346.

Sévigny, Albert (Dorchester)
Commission des champs de bataille de Québec, 1868.
Fermes expérimentales, 1206.
National Transcontinental, ch. de fer
Enquêtes, 2324.
Paiements aux entrepreneurs, 1866.
Terrains à Sillery, 1608.
Portneuf, bureaux de poste du comté, 1770.
St-Jean, percepteur du revenu, 1444.

Sexsmith, John A. (Peterborough-est)
Beurre, fabrication du, 3319.
Lemieux, hon. R., voyages de, 732.
Trent, canal, 5185.

Sharpe, Samuel (Ontario-nord)
Bills de divorce, 5068.
Compagnies fiduciaires, 3050.
Farmers Bank, 4948.
Fusil Ross, 545.
Invasion fénienne, vétérans, 3532.
National Transcontinental, enquête, 2307.
Sans-Travail, les, 4334.
Sénat, réforme, 5476.
Université Queen, 808.

Sharpe, William H. (Lisgar)
Baie d'Hudson, têtes de lignes, 722, 4647.

Shefford, poste rurale du comté de, 382.

Shelburne
Pêcheries, gardiens de, 3107.
Pêcheries, 367.
Travaux publics, 1394.

Shepherd, F. H. (Nanaïmo)
Conditions du travail sur l'île Vancouver, 1345.
Duncan's-Station, édifice public, 4383.
Explosifs, réglementation des, 4036.

Sherbrooke (ville)
Automobiles pour employés publics, 3104, 5319, 5453.
Bureau de poste, 3670, 3881, 4551.
Loyers, 3475, 4066.
Quartiers de la milice, 3583, 3590.
Salle d'exercice, 3104.

Sherbrooke (comté)
Agriculture, 5216.
Inspection postale, 3104, 3808.

Shigawake, poste rurale, 1772.

Shubenacadie-Deans, postes, 1904.

Sinclair, John H. (Guysborough)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Industrie des pêcheries, 150.
Défense navale, 153.
Amélioration des grandes routes, 155.
Cadenas de sacs de dépêches, 157.
Agents du commerce, 337, 927.
Amherst, salle d'exercice, 3880, 4475.
Annonces dans les journaux, 2553.
Baie d'Hudson, longueur de milles du ch. de fer, 384.
Banque Internationale, 4894.

Sinclair, John H.—Suite.
Bétail, inspection du, 797.
Budget, 2867.
Questions soumises à l'électorat, 2867.
Industrie des pêcheries, 2870.
Instruments agricoles, 2871.
Ficelle en usage parmi les pêcheurs, 2873.
Dépenses, 2874.
Cabotage, privilèges de, 95, 791, 2550, 3057.
Voir aussi Marine marchande.
Canning, édifice public, 5415.
Canso, boîtes à lettres, 737.
Chalutiers à vapeur, 496.
Chambre des Communes
Bureau de poste, 502.
Représentation, 5542.
Charbon pour dragues du gouvernement, fourniture, 966.
Chaudières pour remorqueurs, 1427.
Chemins de fer, subventions, 373.
Chemins de fer de l'Etat, réclamations, 2508.
Cobequid, naufrage du, 1224.
Cole-Harbour, quai, 1773.
Collège naval, Halifax, 3363.
Corruption électorale, 363.
Coût de la vie, commission, 2550.
Esquimalt, quai, 851, 1502.
Cranberry, phare de l'île, 1232, 1251.
Dean Settlement, ch. de fer, 3475.
Destitutions
Employés de piscifactures, 389.
En général, 1250.
Laing, J. R., maître de poste, 390.
Duchemin, H. P., paiements à, 372, 731, 816, 935, 970, 1165.
Farmers Bank, 758, 4988, 5080, 5088 (am.), 5097.
Fermes expérimentales, 1217.
Fraser, J. McL., agent de pêcheries, 5219.
Grèves ouvrières à Nanaimo, 363.
Gunhilde, yatch à vapeur, 2819.
Guysborough, quai public, 373.
Indian Harbour Lakes, maître de poste, 3205.
Installations frigorifiques, 734.
Intercolonial, chemin de fer,
Administration, 3462.
Crédits, 3337, 5051.
Contrats pour fourniture de la glace, 383.
Embranchements, 373.
Employés du bateau-passeur Scotia, 1065.
Guysborough, embranchement, 4664.
Point Tupper, bateau-passeur, 937.
Règlements officiels, 1774.
Sunny Brae, embranchement, 936.
Taux de fret, 937, 964, 1070, 1502, 1771, 2112.
Tonnage, 3261.
Wagons frigorifiques, 1426.
Invasion fénienne, vétérans, 356, 464, 969, 1681, 2531, 2922, 3107, 3527, 4066, 4530.
Journaux, affranchissement des, 3402.
Larry's River, maître de port, 3106.
LeBlanc, funérailles du matelot, 699, 855, 5367.
McPherson, C., emploi de, 2922.
Marine marchande, 95.
Marine marchande, amendement à la Loi de la, 783.

Sinclair, John H.—Suite.
Marine marchande
Assurance, 1029.
Enregistrement, 791.
Milice
Champs de manœuvres, 5209.
Chaussures, contrats pour, 2717.
Démonstrations politiques, 5198.
En général, 4798.
Salles d'exercices. Voir cet article.
Montréal, port, 4016.
Naturalisation, 5002.
Navigation, écoles de, 787.
New Harbour, brise-lames, 384.
North Riverside, maître de poste, 2817, 3364, 3670, 4015, 4196.
Petawawa, camp, 855.
Pêcheries
Commission de consultation, 2512, 2530.
Commission des crustacés, 700, 1427.
Ficelle, droits sur, 362, 3306.
Homards, 855, 5377.
Modus vivendi, permis de, 1680.
Pêcheurs des Etats-Unis, 1773.
Poisson mariné, inspection du, 4618.
Réduction, travaux de, 1773, 2180.
Salaison, expert en, 599.
Statistique, 1068, 1426, 2517, 5381.
Transport du poisson, 396, 936, 1066, 1168-1275, 2515, 3081, 5260, 5374.
Violation de la loi, 1680.
Phosphore blanc dans les allumettes, 1613.
Poids et Mesures, inspection des, 2717.
Police à cheval, 2667.
Prudential Life of Canada, 3641, 3667.
Rapports soi-disant incomplets, 5147, 5553.
Red-Head, port, 933.
Salles d'exercices. Voir aussi Amherst, 698, 2921.
Sand Point, quai, 5419.
Sauvetage, récompenses de, 443, 5366.
Service civil, nominations, 1250.
Service ambulant sur chemins de fer, postes, 2495.
Spanish Ship Bay, quai, 3205, 3263.
Steamers de l'Etat
Alert, 343, 361.
Canada, 3264.
Réparations, 426, 1264, 1396, 2552.
Subsides provinciaux, 363.
Subsides pour steamers, 3058, 3068.
Sunny Brae, postes, 2419.
Tarif, 3306.
Vancouver, commission du port de, 2504.
Vancouver, ingénieur de travaux publics de l'île, 3558.
Victoria, tir à la cible, 3558.

Skinner's Cove, ouvrages, 848.

Slack, W. F., renvoi de, 965.

Smith, H. T., emploi de, 851.

Smith, Wm. (Ontario-sud)
Budget, 2830.
Blé en franchise, 2830.
Culture mixte, 2832.
Canadian Northern, chemin de fer, 4008.
Chevaux, élevage, 3663.
Privilège, 3265.

Société Royale du Canada, 368, 5458.

Soie, tarif sur la, 3311.

Sorel. Voir Saint-Joseph de Sorel.

Soulanges, canal, 3136, 3142.
Employés, 2284, 2371, 2372.

Souris, tir à la cible, 1503, 1775, 1868, 4748.

Sous-président, charge de, 1427.

Southampton Railway Company, 1523, 3156.

Southport, piscifacture de, 3263.

Spanish Ship Bay, quai, 3205, 3263.

Steamers de l'Etat
Canada, 3264.
Construction au Canada, 4049.
Gulnare, 700.
Gunhilde, 2819.
Hudson, bateau-patrouille, 2817.
Réparations, 1396.
Service d'hiver, 3206.

Steele, M. (Perth-sud)
Budget, 2876.
Prospérité du Canada. 2876.
Taxes, 2878.
Instruments agricoles, 2878.
Blé en franchise, 2880.
Coût de la vie, 2883.
Industrie minotière. 2885.
Pollution des eaux navigables, 1830.
Taux de frets océaniques, 3074.

Steffansson, expédition. Voir Karluk.

Stevens, H. H. (Vancouver)
Alaska-Yukon, ch. de fer, 1501.
Budget, 3021.
Politiques fiscales, 3022.
Libre-échange et protection, 3024.
Taxes, 3027.
Franchise du blé, 3030.
Burrard Inlet & Bridge Company, 802.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4849.
Immigration asiatique, 1292, 2768, 5214.
Naturalisation, 4327. 4359.
Prêteurs d'argent, amendement à la loi des, 212.
Sauvages, amendement à la loi des, 3709.
Travail sur l'île Vancouver, conditions du, 575.

Stewart, Thomas J. (Hamilton-ouest)
Dépenses de conférence, 599.

Strathcona, mort de lord. 96. 173.

Strong, Heath, paiements à, 1175.

Substances alimentaires, inspection des, 1751, 1758, 2482.

Subventions et subsides
Chemins de fer, 373.
Provinces, 363.
Paquebots, 3055. 3066.

Subsides, bills de
Pour $52,253,007.71, rés., 2491; 1re lect., 2e lect., com. et 3e lect., 2491.
Pour $127,831,037.86, rés., 1re lect., 2e lect., com. et 3e lect., 5462.
Pour détails, voir les différents départements et sujets.

Sunny-Brae, postes, 2419.

Sussex, édifice public, 1774.

Sutherland, Donald (Oxford-sud)
Budget, 2953.
Blé en franchise, 2954.
Instruments agricoles, 2957.
Politiques fiscales, 2959.
Farmers Bank, 4972. 5096.
Fermes expérimentales, 1159.
Grains, bill concernant les, 3737.
Invasion fénienne, vétérans, 4544.
Privilège, question de, 3265.

Sydney, port océanique, 4257.

Système métrique. Voir Poids et Mesures.

Tabac, culture du, 1204, 1439, 3103, 5391.

Tadoussac, quai, 2419.

Tarif des douanes, bill concernant le, rés., 3186, 3209, 3266; 1re lect., 3313; 2e lect., 4517; com., 4517; 3e lect., 4607, 4615.
Amendements proposés
M. Loggie, 3202; vote, 3256.
M. A. K. McLean, 4607.
Voir aussi Budget.

Tarif, questions de, 1424, 1583.

Tatamagouche et Brûlé, postes, 3363.

Tate, William, compensation à, 5154.

Télégraphie sans fil, 368, 1268, 5373.

Téléphones, réseau autorisé, 843.

Télescope pour observatoire, 363.

Tempérance, bill modifiant la loi de, 1re lect., 3614; 2e lect., 3749; com., 3749; 3e lect., 3883. Voir aussi 1844, 2485.

Terrebonne, maître de poste, 1067.

Terre-Neuve, désastre de pêche, 2638, 3143.

Terre-Neuve, commerce avec, 3059, 3067.

Terres fédérales, bill modifiant la loi des,
Aikins, M., 1re lect., 212.
Doherty, M., 1re lect., 4549; 2e lect., 5005; com., 5005, 5074; 3e lect., 5076.
Roche, M., 1re lect., 2369; 2e lect., 3406; com., 3406, 3478, 3673; 3e lect., 3674.

Terres non patentées, taxe sur, 2010.

Terres et Parcs de l'Etat, 1923, 2484, 4328.
Ordres en conseil approuvés, 4895.

Terres scolaires, 3801.

Thoburn, William (Lanark-nord)
Jugement du juge en chef Haultain sur Loi des Compagnies de la Saskatchewan, 1326.
Vineberg, bill de divorce de Helen, 4853, 5066.

Thompson, Alfred (Yukon)
Budget, 2938.

Thompson, Alfred—Suite.
Budget—*Suite.*
Tarif, 2939.
Yukon, 2941.
Blé en franchise, 2941.
Libre échange, 2945.
Chambre des Communes, salles, 2179.
Gouvernement du Yukon, 1921.
Minerais contenant du radium, 1901.
Mines, crédits du département des, 1898, 1901.
Sables bitumineux, gisements de, 1898.
Télégraphes, 5428.
Yukon, loi des placers miniers du, 4138.

Thomson, Levi (Qu'Appelle)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 285.
Beurre, fabrication du, 3318.
Budget, 2946.
Commission du tarif, 2946.
Blé en franchise, 2948.
Instruments agricoles, 2952.
Canadian Northern, chemin de fer, 4589.
Farmers Bank, 5112.
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1927.
Instruments agricoles, droits sur, 1636.
Naturalisation, 4317.
Peine de mort, 525.

Thorburn, communication par chemin de fer, 736.

Thornton, Chas. J. (Durham)
Cigarettes, prohibition des, 1547.

Tide-Head, étang à saumons, 1772.

Titres honorifiques, bill concernant les, 1ère lect., 4; motion pour 2e lect., 504; rejetée, 508.

Tobin, Edmund W. (Richmond-Wolfe)
Bury, salle d'exercices, 3106.
Concessions de terres, 2008.
Cookshire, édifice public, 3106.
Denison, J. R., renvoi de, 3364, 3804.
Desmarais, A., renvoi de, 1456.
Disraeli, quai, 1504.
Girard, M., emploi de, 4741.
Mégantic, édifice public, 3106.
Postes, crédits, 3796, 3804.
Richmond et Wolfe,
Edifices publics, 1774, 4476.
Ferme expérimentale, 1608, 1774, 2111.
St. George's Club, Sherbrooke, 3587.
Weedon, édifice public, 4476, 5404.

Tobique, réserve indienne, 856, 1277, 1425, 1609, 2007, 2716, 3696.

Toronto, commissaires du port de, voir Toronto, têtes de ligne.

Toronto, travaux du port, 851.

Toronto, bill concernant têtes de ligne de, 1ère lect., 3951; 2e lect., 4051; com. 4051; 3e lect., 4051.

Tourbe, expériences avec, 1890.

Townsend, N. T., résignation de, 2551.

Townships de l'Est
Bestiaux malades 382.
Destitutions dans les bureaux de poste, 3804, 5450.
Ferme expérimentale, 1774.

Traite des Blanches, trafic de la, 1709, 4705.

Transcontinental National, le ch. de fer
Administration, 5261.
Amendement Pugsley, 5261.
Déclaration ministérielle, 2057, 2077, 2112, 2185, 2235, 2258, 2285, 2464.
Amendement Graham, 2134; vote, 2474.
Budget, 2483, 4635-4646, 5295.
Contrats, 1170.
Drawbacks, 1393.
Coût, 1610.
Déficit, 1865.
Est, division de l',
Construction, 5062.
Dépenses, 1067.
Exploitation, 5222.
Tarifs, 598.
Enquête, commission d', 1396, 1867, 2006, 2063.
Dépenses de la, 938.
Rapport de la, 921.
Expropriation, causes en, 733.
Houille, matériel pour emmagasinage de la, 2922, 3264.
Gares, contrats pour, 1680.
Little-Mistongo, pont sur la rivière, 602.
Montréal, embranchement de, 856, 5316.
Paiements aux entrepreneurs, 1866.
Québec, têtes de lignes de, 2004, 2282, 5024-5042, 5155, 5274-5294.
Rampes, modifications des, 964.
Service des trains, 1771, 2552.
Sillery, terrains à, 1608.
Saint-Malo
Usines à, 379, 735, 1609, 1904.
Tunnel à, 933.
Sainte-Perpétue, gare à, 2005.
Terrains, achats de, 1865.
Transcona, usines de, 379, 696.
Usines, coût estimatif des, 1067.

Transcontinental National, bills relatifs au ch. de fer
Extension de temps, 1re lect., 212; 2e lect. et 3e lect., 786.
Exploitation, 1re lect., 4893; 2e lect., 5023; com., 5023; 3e lect., 5079.
Voir aussi ch. de fer Grand-Tronc-Pacifique.

Transports, 3117-3133, 4042-4051, 4266-4288, 5271-5294.

Travail
Budget du ministère, 357, 551-595, 680-695, 5393.
Bureaux de placement, 1905, 4064.
Chômage, 4332-4337.
Conseil des métiers et du travail, circulaire, 5220.
Montréal, à, 3882.
Différends ouvriers, loi d'enquête sur, 5397.
Immigration, avis à propos d', 1693.
Salaires équitables, échelle de, 375, 5393.
Travaux publics, heures de travail sur les, 1re lect., 4.

Travail—Suite.
Troubles ouvriers sur l'île Vancouver, 363, 551, 601, 680, 733, 4846-4856.
Amendement proposé par M. Verville, 1329; vote, 1391.
Prisonnier, mort d'un, 733.

Travaux publics, crédits
Dragage, 5414, 5427.
Edifices publics, 1607, 1964, 1984, 5408, 5421.
Glissoires et estacades, 5421.
Lignes télégraphiques, 2487, 5427-5436.
Ports et rivières, 5404, 5421, 5425.
Salaires, 360.

Trent, canal
Construction, 2051, 4339, 5298.
Enquête, 1904, 5126-5133, 5162-5185.
Pouvoirs hydrauliques, 2281, 2925, 4338.

Trent Valley Woollen Manufacturing Co., 2281.

Trois-Rivières
Bureau de poste, 2818.
Camp militaire, 3671.
Douanier, 499.
Edifices publics, 597.
Postes, 2110.

Truax, R. E. (Bruce-sud)
Chesley, bureau de poste, 696.
Douane, évaluation insuffisante, 3475.

Tubes et tuyaux recouverts en cuivre, tarif sur, 3305.

Turgeon, Onésiphore (Gloucester)
Acier, industrie de l', 1606, 3183.
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Redistribution de représentation, 117.
National Transcontinental, 121.
Amélioration des grandes routes, 122.
Réciprocité, 124.
Défense navale, 126.
Bathurst, port, 366, 4392, 4477.
Bibliothèque du Parlement, 1865.
Budget, 2820.
Dépense de la milice, 2822.
Libre-échange, 2823.
Instruments agricoles, 2825.
Industrie de l'acier, 2828.
Chambre des Communes, représentation, 904.
Destitutions, 454, 823, 1239.
Désastre de pêche; secours projetés par le gouvernement, 5385.
Fonctionnaires de l'Etat (les) et la politique, 367.
Intercolonial, ch. de fer
Administration, 3466.
Aird, Wm., emploi de, 937.
Canadien-Pacifique, convention de trafic avec le, 635.
King, Samuel, emploi de, 937.
Moncton, achat de propriétés, 2921.
Williams, T., emploi de, 937.
National Transcontinental, enquête, 2273.
Navigation, écoles de, 789.
Québec, pont, 4740.
St. Johns Valley Railway, 3083.
Sénat, représentation, 5488.

Turriff, John G., (Assiniboïa)
Budget, 2630.
Conditions du commerce, 2630.
Marchés du blé, 2633.
Instruments agricoles, 2637.
Pierre de taille, droits sur la, 2646.
Réciprocité avec les Etats-Unis, 2647.
Taux de fret, 2649.
Compagnies fiduciaires, 3046.
Instruments agricoles, évaluation en douane, 3104.
Pierre de taille, droits sur la, 3271, 3275.
Privilège, 2668.

Typhoïde. Voir Pollution des eaux navigables.

Ulster. Voir Home Rule.

Union Life Insurance Company, 758, 969, 2486.

Valcartier, camp d'artillerie de, 968.

Valleyfield
Accise, revenus, 3104.
Digue, 3139.
Dragage, 3139.
Quai, 5424.

Vancouver
Loyers, 3102.
Résolution Home Rule de loge orangiste, 2921.
Salle d'exercice, 381, 934, 1070, 1171.

Vancouver, bill concernant les commissaires du port de, 1re lect., 2279; 2e lect., 2502; com., 2502; 3e lect., 2506.

Vancouver, île de
Grève des charbonnages. Voir Travail.
Ingénieur, 3558.

Vaudreuil, quais, 602.

Verville, Alphonse (Maisonneuve)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général.
Chômage, 262.
Coût de la vie, 261.
Amérique du Sud, association de commerce de l', 1774.
Canadian-Northern, ch. de fer, 4154.
Chambly, canal, 4740.
Code criminel, amendement (armes à feu et détectaphone), 493.
Destitutions, 1441.
Différends industriels, loi concernant les, 1071.
Great West Saddlery Co. (la) et le travail, 4776.
Immigration, 1693.
Instruction technique, 5397.
Lachine, canal, 1867, 2004.
Milice, 4776.
Montréal
Ingénieur permanent, 1171, 2554.
Pilotes, 1171.
Travaux publics, personnel, 1504, 5432.
Ouvriers métallurgiques (les) et les gages raisonnables, 1170.
Peine de mort, 535.
Placement, bureaux de, 1905.

Verville, Alphonse—Suite.
Règlements de la Chambre, 740.
Sans-Travail, les, 262, 1693.
Service civil, 4626.
Smith, A. T., emploi de, 851.
Travail
Importation d'ouvriers, 375.
Ministère (le) et le ministre, 680.
Montréal, port, 5393.
Salaires raisonnables, préposés aux, 5393.
Travaux publics
Heures de travail, 4.
Salaires, 375.
Vancouver, grève sur l'île, 601, 1329.

Vaches, inspection des, 1753.

Viande, inspection de la, 2482. Voir aussi Aliments.

Victoria, comté, N.-E., service télégraphique de l'Etat, 1424.

Victoria Day, 2008.

Victoria Memorial Museum, 1903.

Victoria
Tir à la cible, 3558.
Volontaires navals, 2006.

Vincent, J. U., nomination de, 359, 1473, 1495.

Vingtième batterie, 1426, 2372.

Volontaires, bills concernant les primes de,
M. Sam. Hughes: Rés., 3521. 1ère lect., 3556; 2e lect., 4522; com., 4522; 3e lect., 4549.
M. Roche: Rés., 1463. 1ère lect., 1467; 2e lect., 1687; com., 1687; 3e lect., 1687.

Walker, Henry J. (Northumberland-est).
Privilège, 3265.

Wallace, Thomas J. (York-Centre), Victoria Day, 2008.

Warnock, David (McLeod)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Blé en franchise, 319.
Aide à l'agriculture, 320.
Animaux, santé des, 3330.
Budget, 2832.
Baux de pâturage, 2833.
Quarantaine de bestiaux, 2836.
Instruments agricoles, 2838.
Droits sur l'acier, 2840.
Culture mixte, 2841.
Chevaux, élevage, 3656.
Pâturages, 4329.
Réserves forestières, 3719.
Western Dominion Railway, 3634.

Watrous, maître de poste, 3881.

Webster, John (Brockville)
Budget, 2798.
Industrie de la laiterie, 2800.
Réciprocité, 2801.
Beurre, fabrication du, 3317.

Weedon, édifice public, 4476, 5404.

Weichel, William G. (Waterloo-nord)
Budget, 2842.
Fil de fer pour clôtures, 2842.
Commerce avec l'Allemagne, 2843.
Instruments agricoles, 2846.
Substances alimentaires en franchise, 2849.
Centenaire de la Paix, Association Canadienne du, 1016.
San Francisco, exposition, 3411.

Welland, canal, 968, 3109, 5298.

West Branch, postes, 967.

Westmoreland, ports, 468.

White, Gerald V. (Renfrew-nord)
Baie Georgienne, canal, 1106, 3130.
Eganville, bureau de poste, 5412.
Petawawa, camp, 3609.
Postes, commis du service ambulant, 3398.

White, hon. W. T. (ministre des Finances)
Adresse en réponse au discours du Gouverneur général
Défense navale, 64, 83.
Conditions financières, 65.
Coût de la vie, 73, 83.
Tarif, 78, 82.
Aide à l'agriculture, 79.
Assurances, bill concernant les, 1768, 3353.
Banques, taux d'intérêt des, 5390.
British Trust Company, 1484.
Budget, 2556.
Revenu et dépenses, 2556.
Subventions spéciales aux chemins de fer, 2559.
Echéance des emprunts, 2559.
Dette liquide, 2562.
Conditions financières, 2562.
Conditions du commerce, 2563.
Immigration, 2565.
Tarif, 2567.
Blé et farine, 2568.
Fer et acier, 2569.
Instruments agricoles, 2575.
Soude caustique, 2579.
Cuivre, 2580.
Primes, 2580.
Industrie du lin, 2580.
Surtaxe, 2581.
Caisses d'épargne postales, 5390.
Canadian Northern, chemin de fer, 1326, 4102, 4219, 4707, 4708.
Champs de bataille de Québec, commission des, 3799, 4062.
Commission dite "Capital Planning", 2485, 5387.
Compagnies fiduciaires, 1180, 5076.
Compagnies de prêts, 1183, 4899.
Correction des rapports de presse, 1501.
Emprunts du gouvernement canadien, lancements, 5295.
Farmers Bank, 3680, 4858, 5080, 5101.
Fer en gueuse, drawback sur, 3365, 3672.
Fer et acier, industrie, 1597, 2569, 2580, 3313.
Instruments agricoles, tarif sur, 3292.
Pensions de vieillesse, 1419.
Pommes de terre, tarif sur, 3246.
Primes, 2580. Voir aussi Fer en gueuse et Fer et Acier, industrie.
Prudential Life of Canada, 3640, 3667.
Service Civil, 4619, 4630, 4631.
Service Civil, assurance, 1835, 1960.

White, hon. W. T.—Suite.
Service Civil, retraites, 5556.
Sterling Trusts Corporation, 1484.
Tarif, 78, 81, 3045, 3186, 3191, 3246, 3266-3313, 4518, 4608.
Union Life Insurance Company, 2486.

White, William H. (Victoria, Alb.)
Fonctionnaires (les) de l'Etat et la politique, 1924.
Homesteads, règlements de, 3515.
Instruments agricoles, droits sur, 1675.
Milice, 5198.

White Water, lac, 1395.

Wilcox, Oliver J. (Essex-nord)
Budget, 2680.
Surplus, 2681.
Protection, 2682.
Transports, 2683.
Développement du Canada, 2683.
Libre-échange et protection, 2684.
Postes rurales, 2696.
Rachat de nantissements, 2696.
Destitutions, 1051.
Instruction technique, 597.
Pierre de taille, tarif sur, 3274.

Wilson, Charles A. (Laval)
Archives, département des, 1859.
Chambre des Communes, représentation, 5509.
Dragage des rivières Des Prairies et Jésus, 1813, 1817, 5424.
Immigration italienne, 1710.
Juges, traitements des, 2032.
Loges Orangistes (les) et la langue française, 2181.
Peine de mort, 530, 1812.
Pénitenciers, enquête, 600.

Wilson, Charles A.—Suite.
Privilège, 2113.
Roy, mission du Dr J. N., 732.

Winnipeg, bill concernant les têtes de lignes de. 1ère lect., 3615; 2e lect., 3720. Com., 3720; 3e lect., 3783.

Windsor,
Piscifacture, 1609.
Bureau d'immigration, 5217.

Winter, emploi du lieut. col. C. F., 2979.

Wishart, A., commutation de sentence, 4550.

Woodstock, fourniture de charbon à l'édifice public de, 598.

Wright, bureaux de poste du comté de, 470.

Wright, William (Muskoka)
Loi de Tempérance du Canada, 1845, 3755.
Tarif, 3213.

Yarmouth,
Achats de bestiaux, 697, 2418.
Port, 1063, 2418.
Poste rurale, 599.

Yarmouth-North, bureau de poste, 856.

Young, Angus, officier de douane, 701.

Yukon
Charge de juge, 4196.
Gouvernement, 1920.

Yukon, bill concernant les placers miniers du. 1ère lect., 4030; 2e lect., 4137. Com., 4137; 3e lect., 4139.